PRINCIPII

DEL

DIRITTO COMMERCIALE

SECONDO LO SPIRITO

DELLE

LEGGI PONTIFICIE

OPERA

DI EMIDIO CESARINI

CURIALE ROTALE

TOMO VI.

Neque leges neque senatusconsulta ita scribi possunt, ut omnes casus qui quandoque inciderint comprehendantur.

Leg. 10. ff. de Legibus.

ROMA

PRESSO L' AUTORE

1832

ALL'EMINENTISSIMO E REVERENDISSIMO

PRINCIPE

TOMMASO WELD

CARDINALE

DI SANTA ROMANA CHIESA

DEL TITOLO

DI SAN MARCELLO

ECC. ECC. ECC.

L'AUTORE

Il codice di commercio è il complesso delle leggi che la ragione commerciale sostengono, e che aggiunte sono al corpo di quelle che si chiamano comuni. Seb-

bene pertanto alla perizia delle leggi anche commerciali possa esser di qualche ajuto la cognizione delle civili e canoniche discipline; tuttavìa la giurisprudenza commerciale viene propriamente costituita da uno studio affatto diverso a quello, che la scienza forma di ogni giureconsulto. Dai negozianti le costumanze si sapranno del commercio; ma le questioni di diritto commerciale non si possono definire senza un esame delle leggi, con cui generalizzati si sono i casi che si possono verificare in commercio.

Nella Italia non si è alcuno accinto a fare un trattato generale sulle leggi commerciali. Io, che senza quasi volerlo mi trovai nell'impegno di mostrare i principii e di sviluppare lo spirito della intiera commerciale legislazione, mi vidi presto atterrito dalla vastità e sublimità dell'impresa.

Appena s'imprimeva il primo volume del mio lavoro cominciai dunque a cer-

care un appoggio nel nome di cospicui personaggi: e, questo benignamente ottenuto, io ho condotto l'opera a cinque tomi, che comprendono il primo libro. Nello intraprendere però a faticare sul secondo libro era nuovamente venuto meno il mio coraggio, per dover discutere argomenti marittimi ed analizzare anche le leggi del tutto irreperibili sul codice nella Italia universalmente adottato. Le forze però mi rinfranco, e con molta fiducia di recare alla umanità giovamento io stampo questo volume ora che anche voi, EMINENTISSIMO E REVERENDISSIMO PRINCIPE, vi degnate di pubblicamente proteggere l'opera mia, e che permettete di preporre il VOSTRO nome al principio delle mie osservazioni sul diritto di marittima legislazione. Io dunque di coraggio ho adesso veramente ragione, che da voi cospicuo personaggio inglese veggo protetta questa mia fatica. Le scienze commerciali nell' Inghilterra si studiano infatti da ogni ceto

di persone tanto pei ricchi stabilimenti delle più celebri famiglie in varie altre parti del mondo, quanto per le insigni cariche marittime nello esteso nazionale dominio sul mare, come ancora pel vasto interesse e massima gloria della nazione inglese, che forse più di ogni altra è industriosa e commerciante. Molti al di fuori delle alpi si sono pure alla giurisprudenza commerciale applicati; ma la Inghilterra a tutte le altre nazioni non è certamente seconda in questa scienza. Sempre gl' inglesi ho ammirato io nella storia: e conosco ch'essi quanto sono terribili nelle guerre, altrettanto sono sommi per le arti nella pace; e degne sono di studio principalmente le leggi della VOSTRA pensatrice nazione.

Il celebre VOSTRO lignaggio e la illustre VOSTRA nazione potrebbero molti e perennissimi fonti apprestarmi onde attingere, se io volessi, qualunque ornamento per un lungo discorso diretto ad estendere

l'elogio della VOSTRA persona. A me però basta di eriggervi, EMINENTISSIMO E REVERENDISSIMO PRINCIPE, un pubblico monumento di venerazione in Italia, dove ad accrescerne la gloria foste chiamato da un dottissimo e giustissimo pontefice, quale appunto era Pio VIII di sa. me. Egli nel promuovervi alla sacra porpora espose il gran dono che di voi al sacro collegio faceva; e con dimostrazioni storiche da lui si concluse, che le amplissime VOSTRE virtù sarebbero state di conforto e profitto alla Chiesa ed al principato.

Il monumento di osservanza, che io vi tributo, EMINENZA REVERENDISSIMA, potrebbe non essere circoscritto entro un solo luogo e non andar sottoposto alle ingiurie del tempo, come i prodotti delle altre arti: ma se la mia offerta (non ostante il suo interessante argomento) non si estende in alcun modo per la tenuità dell'artefice; mi consolo in vedere che pure altri gareggiano meco a farvene omaggio, e che

da essi avrete quella maggiore celebrità che meritate, e che io più ad ampliare non sono atto. Riflettete intanto, EMINENZA REVERENDISSIMA, che in ogni modo io fo per mia parte ciò che posso, e la buona volontà di gradirne almeno vi prego; mentre vi presento il mio libro dedicato e consacrato a voi, e mentre a voi nel baciarvi la sacra porpora mi raccomando.

LIBRO SECONDO

DEL COMMERCIO MARITTIMO

CAPO PRIMO

DEI BASTIMENTI.

1 Tutte le leggi che abbiamo esaminato nel primo libro appartengono al commercio in generale; ma le discussioni, che ora siamo per fare, non riguardano il commercio terrestre. Queste nostre osservazioni prendono in mira il solo diritto marittimo, che le leggi contiene derivanti dalla marittima contrattazione.

2 A noi non appartiene il parlare della libera o della vietata navigazione; poichè le questioni che insorger possono sulla libertà o sul divieto di navigazione non si discutono innanzi ai tribunali ordinari o commerciali. Esse appartengono al diritto delle genti; e le nazioni fra loro le agitano, e le decidono col

mezzo del principe, o di chi direttamente le rappresenta. Noi ci limitiamo a dire, che sulla libertà e divieto di navigazione i giuspubblicisti si sono divisi in classi.

3 Alcuni di essi pretendono, che la navigazione sia totalmente libera. Altri alle nazioni concedono la piena facoltà di vietarla. Altri finalmente vogliono, che la libertà di navigare si possa proibire fino ad una determinata distanza. Queste tre diverse opinioni sono state dibattute da uomini di somma riputazione, ed ognuno vanta per sostenitore qualche famosissimo ingegno.

4 Noi esterniamo ancora d'essere seguaci della opinione, che in terzo luogo abbiamo narrato. In questa terza opinione però i giuspubblicisti si sono suddivisi sullo stabilir la distanza dal lido, nella quale il diritto s'ammette di proibire e di concedere la navigazione. Noi amiamo di fissare le leggi nel modo più determinato, che sia possibile. Quindi troppo vago ed incerto ci sembra lo spazio della portata del cannone; poichè, secondo l'arte dei fochisti, secondo la qualità della munizione, e secondo la industria dallo artefice impiegata nelle armi, si può la distanza ora

crescere o diminuire. Lo spazio di cinque miglia romane sembra una giusta distanza, in cui la nazione possa riguardare il mare come faciente parte del suo territorio. Nella distanza di cinque miglia in linea retta è fisicamente impossibile qualunque offesa. Lo spazio poi di cento miglia non può sostenersi. Il mare adriatico ha una estensione di circa settanta miglia di latitudine; e, nella ipotesi delle cento miglia, ai piceni ne apparterrebbero trentacinque, le altre sarebbero degli opposti schiavoni. Il diritto di navigare liberamente sarebbe escluso dal mare adriatico a chiunque volesse nella navigazione occuparsi senza ledere l'altrui territorio tanto per la pesca, quanto pei viaggi o per la comunicazione con diverse genti. Fino alla distanza poi di cinque miglia crediamo che la nazione possa esercitare sul mare i medesimi diritti che può esercitare sulla sua terra. Quindi dalla politica e dalla pubblica economia fino a tale spazio si possono estendere le leggi di polizia e di dazio secondo i bisogni dello Stato, e senza ledere la libertà di commercio, a forma dei principii che abbiamo discusso al capo terzo del primo libro. È certo, che a chiun-

que non può impedirsi la fabbricazione dei bastimenti nè di porli sul fiume o sul lago o sul mare senza alcun permesso; poichè ciò è conforme a quella libertà di commercio che ho esaminato al nominato capo terzo del primo libro in questa mia opera. Al più, secondo i bisogni dello Stato, il principe potrebbe imporre una regalìa sopra il bastimento, che trova in sua giurisdizione per far contribuire anche questo capitale alle spese che servono alla conservazione della repubblica. Inoltre siccome la fabbricazione dei bastimenti accresce i mezzi alla floridezza dello stesso commercio; così presso tutte le nazioni i fabbricatori hanno meritato una speciale predilezione dai cittadini, che sempre convennero ad accordare dei privilegii per la medesima fabbricazione; come risulta anche dalle leggi che sono fra noi attualmente in vigore (1).

(1) Multi naves suas diversorum nominibus et „ titulis tuentur: cui fraudi obvientes praecipimus ut „ si quis ad evitationem publicae necessitatis titulum „ crediderit opponendum; sciat navem esse fisco so„ ciandam. Nam ut privatos quoque non prohibemus „ habere navigia, ita fraudi locum esse non sinimus:

5 Dei fiumi non facciamo parola; poichè noi siamo d'avviso che debbano considerarsi come facienti parte del territorio in tutti quei Governi per dove percorrono.

6 Nel diritto marittimo interessa premettere la cognizione di ciò, che sia bastimento. Il bastimento è un nome generico, che abbraccia tutti i legni che per la navigazione si sono costruiti. Questi prendono diversa denominazione, secondo l'uso per cui sono fabbricati. Dei vascelli, delle galere, dei brick, e di altri bastimenti da guerra non faremo parola. La nave però è quella specie di bastimento, che da noi esigge una particolare attenzione. Anticamente sotto il nome di Nave erano compresi tutti i legni costruiti per la navigazione, e si usa nello stesso modo con cui adesso usiamo il vocabolo di Bastimento (2).

,, cum omnes in commune si necessitas exegerit, conveniant utilitatibus publicis obedire, et subvectionem sine dignitatis privilegio celebrare. - Leg. 1. Cod. de Navib. non excus.

(2) Navem accipere debemus, sive marinam sive

7 La parola nave ora però esprime solamente un legno costruito in modo da trasportare pel mare o pel fiume nel luogo che si vuole ed in estesa quantità gli uomini e le mercanzie.

8 La nave piccola si chiama barca. Siccome nei laghi e nei fiumi di poc'acqua si può porre la barca, e non la nave; così la nave propriamente detta non si vede se non nei mari ovvero nei fiumi di straordinaria grandezza. Sono dalla legge compresi nel nome di bastimento anche le scialuppe, gli schifi, ed i battelli; perchè questi legni sono pure costruiti in modo da trasportare gli uomini e le mercanzie nei mari nei laghi e nei fiumi.

9 Questi piccolissimi legni però non sono capaci, che di piccolissimo numero d'uomini o di piccolissima quantità di merci. Neppure sono atti per trasportare gli uomini o le merci dove si vuole; poichè nei lunghi viaggi non possono in alcuna maniera ripararsi dalle burasche o difendersi dai venti o diriggersi colla nautica, quando più non si conosca

---

,, fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget, sive sche-
,, dia sit. - Leg. 1. §. 6. ff. de exercit. act.

in alto mare sotto qual punto di cielo si trovino.

10 Il navicello è quel picciolo aggregato di legni costruiti per trasporto sul mare che si porta entro la nave ad oggetto di servirsene per le caricazioni o discarichi. Il *navicello* si chiama anche *alleggio;* perchè in certi casi il medesimo serve ad *alleggerire* i bastimenti.

11 La scialuppa o battello è il complesso dei legni costruiti per travagliare intorno la nave quando si trova arrestata da qualche ostacolo nel viaggio. La scialuppa o battello si considera parte della nave per essere necessario al viaggio della medesima nave.

12 Il complesso dei legni costruiti pel passaggio da una riva all'altra si chiama *chiatta* ed anche *barca;* ma questa specie di barca non ha che fare col commerciale diritto. I bastimenti dalla legge sono chiamati mobili (3). Ciò è secondo la natura della cosa; poi-

(3) La nave e gli altri bastimenti di mare sono ,, considerati per MOBILI. Nulladimeno sono affetti ,, ai debiti del venditore, e specialmente a quelli che ,, la legge dichiara privilegiati. - Regolam. provv. sul Comm. art. 184.

chè mobile è tutto ciò che si può trasportare da un luogo all'altro, a riserva degli animali che semoventi propriamente s'appellano. Finchè il bastimento è riputato immobile, sopra esso si possono porre i dazi dal principe; ma quando il bastimento è un mobile, sopra il medesimo non vi è alcuna specie di dazio.

13 I bastimenti sono mobili; poichè se per tali non si riguardassero, sarebbe un opporsi alla essenza delle cose. I bastimenti però non sono que' mobili che servono al lavoro come gli stigli degli artefici e degli artisti. I bastimenti costituiscono una specie distinta di mobilio che si avvicina agli stabili beni; poichè sono anch'essi capitali che producono un frutto, ch'è distinto dal frutto industriale, se vengono adoperati nei contratti di trasporto o di noleggio. Quindi è che, a differenza degli altri mobili, i bastimenti sono affetti ai debiti del venditore.

14 Sebbene poi i mobili non siene alla ipoteca sottoposti; tuttavia i bastimenti sono que' mobili che, se alla vera ipoteca non sono sottoposti, sono però ad una specie d'ipoteca soggetti. Imperciocchè i bastimenti, che si vendono, sono affetti ai debiti del venditore.

Coloro principalmente, che hanno crediti privilegiati contro il proprietario di un bastimento, hanno pei loro crediti il diritto di perseguitare il compratore del bastimento stesso.

15 In conseguenza di questa disposizione, i creditori possono lasciare ogni altro capitale posseduto dal debitore, ed esercitare sopra il solo bastimento la loro azione per avere ciò che ad essi è dovuto.

16 Per conoscere lo spirito di questa legge ci sembra di fare una distinzione; ed è che il bastimento si considera per capitale simile ad uno stabile prima di esser posto sull'acqua, e finchè rimane nel porto. Il bastimento infatti si riconosce, come si riconoscono tutti gli stabili. Quando anche un bastimento non fosse riconosciuto per la formazione, si riconosce dalle leggi disciplinari a cui fu sottoposto nello esser posto sull'acqua. Il bastimento però che viaggia si considera sempre per mobile; poichè non è sottoposto ad alcuna condizione degli immobili, e si confonde facilmente cogli altri. Come stabile, il bastimento è dunque affetto ai debiti del venditore; ma come mobile non è sottoposto ad alcuna specie d'ipoteca.

17 La nave essenzialmente viene formata da molte parti, senza le quali non può porsi in viaggio. Queste parti però si distinguono in *intrinseche* ed *estrinseche*. I legni le corde l'albero le antenne il timone e le vele, che formano la costruzione di una nave, sono le sue *intrinseche* parti, e dalla stessa nave sono inseparabili (4). Gli schifi le scialuppe ed i battelli sono però le parti *estrinseche* della nave (5): poichè ne costituiscono la essenza finchè la nave viaggia. Quando però la nave è ferma, non è in pericolo di perdere, come in viaggio, la propria esistenza per la

---

(4) Scapham non videri navis esse, respondit, nec ,, quidquam conjunctum habere. Nam scapham ipsam ,, per se parvam naviculam esse. Omnia autem quae ,, conjuncta navi essent, veluti gubernacula, malus, ,, antennae, velum, QUASI MEMBRA NAVIS ES- ,, SE. - Leg. 44. ff. de eviction.

(5) Si navem cum instrumento emisti, praestari ,, tibi debet scapha navis. Immo contra: etenim me- ,, diocritate non genere ab ea differt. Instrumentum ,, autem cujuscumque rei necesse est alterius generis ,, esse, atque ea quaeque sit. Quod Pomponio lib. 7. ,, Epistolarum placuit. - Leg. 29. ff. de instructo vel instrumento legato.

loro mancanza. Quindi è che gli schifi i battelli le scialuppe sono oggetti mobiliari anche quando la nave viene agl'immobili paragonata (6). Finchè un bastimento viaggia, non può essere venduto; ma in qualunque porto si trovi è sempre affetto ai debiti del venditore. Quindi è che qualunque bastimento può essere reclamato presso chicchesia compratore per la soddisfazione dei debiti che al bastimento sono affetti.

18 Conviene poi distinguere in due classi i crediti privilegiati. Altri sono inerenti al capitale, ed altri godono una preminenza sull'uso e frutto del capitale stesso. I primi riguardano la esistenza e conservazione del capitale, e gli altri i contratti che col capitale si sono principalmente conclusi.

19 Vi sono nel comune diritto le regole per conoscere il maggiore o minor privilegio, ed anche nel diritto commerciale la legge assegna le classi con cui i crediti privilegiati si devono distribuire.

---

(6) Armenta navis singula erunt vindicanda. Sca-
„ pha quoque separatim vindicabitur. - Leg. 3. §. 1.
ff. de vindicat.

20 Il privilegio è il diritto di preferenza. Questo privilegio s'acquista sempre per qualche causa; ma non è sempre il tempo quello, che il privilegio concede. Le leggi accordano il privilegio per causa del tempo (7); ma queste leggi sono a limitazione sottoposte, e da differenti cause il privilegio deriva (8).

---

(7) Quotiens duobus in solidum praedium jure „ distrahitur, manifesti juris est, cui priori traditum „ est, in detinendo dominio esse potiorem. Si igitur „ antecedente tempore te possessionem emisse ac pre- „ tium exolvisse apud praesidem provinciae probave- „ ris: obtentu non datorum instrumentorum expelli „ te possessione non patietur. Erit sane tu arbitrio „ tuo pretium quod dedisti, cum usuris recipere ita „ tamen, ut perceptorum fructuum, ac sumptuum ratio „ habeatur; cum et si ex causa donationis utrique do- „ minium rei vindicatis, eum cui priori possessio soli „ tradita est, haberi potiorem conveniat. - Leg. 15. Cod. de Rei vindicat - *Qui prior est tempore po-* „ *tior est jure.* - C. Qui prior est tempore de regul. jur. in 6.

(8) Interdum posterior potior est priori, ut ita in „ rem istam conservandam impensum est, quod se- „ quens credidit, velut si navis fuit obligata et arman- „ dam eam rem vel reficiendam ego credidero. Hu-

21 È ben giusto, che le spese giudiziali costituischino un credito da doversi ad ogni altro preporre. Senza tali spese, l'oggetto sarebbe perduto o diminuito. Devono dunque prelevarsi tali spese; giacchè il capitale ricupera tutto ciò, che, oltre tali spese, dopo il giudizio rimane.

22 Immediatamente alle spese giudiziali ed a quelle per pervenire alla vendita ed alla distribuzione del prezzo che occupano il primo luogo, vengono i diritti di pilotaggio, tonnellaggio, scalo, ed ormeggiamento.

23 Lo emolumento che appartiene al piloto si chiama pilotaggio, o tonnellaggio, o

---

„ jus enim pecunia salvam fecit totius pignoris cau-
„ sam: quod poterit quis admittere et si in cibaria
„ nautarum fuerit creditum, SINE QUIBUS NAVIS
„ SALVA PERVENIRE NON POTERAT. Item si
„ quis in merces sibi obligatas crediderit, vel ut salvae
„ fiant, vel ut naulum exsolvatur: POTENTIOR
„ ERIT, LICET POSTERIOR sit; nam et ipsum
„ naulum potentius est. Tantundem dicetur et si
„ merces horseorum vel arcae vel vecturae jumento-
„ rum debetur; nam et hic potentior erit. - Leg. 5.
et 6. ff. Qui potior. in pign.

scalo od ormeggiamento. Il piloto poi è colui, ch'è incaricato a diriggere il viaggio del bastimento ed a stare continuamente nel timone.

24 Il piloto di un bastimento è simile ad un postiglione di un legno da viaggio per terra. Imperciocchè tanto il piloto quanto il postiglione, coll'arte loro, sono destinati alla guida dei rispettivi legni sotto gli ordini altrui. Infatti nei viaggi terrestri i postiglioni sono in obbligo di osservare i comandi del corriere o condottiere, e nei viaggi marittimi i piloti deggiono per la direzione della nave adempiere ciò che si prescrive dal capitano, della cui persona coi respettivi doveri altrove ragioneremo.

25 I piloti si dividono in due classi. Quelli che servono ai viaggi d'alto mare si chiamano *piloti ordinari* o *piloti d'altura*. Quelli poi che servono ai viaggi dei porti vicini e delle coste sono detti *costieri*. Similmente nei viaggi di terra i postiglioni si chiamano vetturini, quando il tragitto non si fa per le poste, e si dicono cocchieri quando è breve il trasporto del legno con cui cammina. Giova quì avvertire che la navigazione da un

porto all'altro, senza passare quel tratto di mare che conserva il suo proprio nome, si chiama *cabotaggio*. È *gran-cabotaggio* la navigazione che passa da uno in altro mare.

26 Se il piloto si è posto in viaggio senza conoscere l'arte sua; egli non deve esser pagato, e deve restituire le anticipazioni che avesse ricevuto (9). Quando però il piloto,

---

(9) Idem juris est, si medicamento perperam usus „ fuerit. Sed et qui bene secuerit, et deliquit cura„ tionem, securus non erit; sed culpae reus intel„ ligitur. Mulionem quoque, si per imperitiam im„ petum mularum retinere non potuerit: si eae alie„ num hominem obtriverint, vulgo dicitur culpae no„ mine teneri. Idem dicitur, et si propter infirmi„ tatem sustinere mularum impetum non potuerit. „ Nec videtur iniquum, si infirmitas culpae adnu„ meretur: cum affectare quisque non debeat in quo „ vel intelligit vel intelligere debet, infirmitatem „ suam alii periculosam futuram. Idem juris est in „ persona ejus, qui impetum equi, quo vehebatur, „ propter imperitiam, vel infirmitatem, retinere non „ poterit. - Leg. 8. ff. ad Leg. Aquil. - Si quis „ servum conductum ad mulum regendum, commen„ daverit ei mulum: ille ad pollicem suum eum al„ ligaverit de loro: et mulus eruperit sic ut et pol-

prima che gli altri si avveggano di sua imperizia, ne fa l'avvertenza da se stesso nell'andata; affinchè si possa prevenire in qualche modo il pericolo del viaggio: in questo caso si deve pagare l'avvertenza stessa colla metà del salario. Quando l'avvertenza dal piloto sia fatta nello ritorno, in questo altro caso l'avvertenza medesima deve essere compensata collo intero pagamento.

27 Non si può supporre che un piloto ordinario si esponga ad un viaggio per avere un emolumento colla coscienza della propria ignoranza. Imperciocchè se il piloto è intimamente convinto di non sapere il mestiere, è per necessità convinto ancora di andare in pericolo della vita. Questa non si espone per

---

,, licem avelleret servo, et se praecipitaret: male
,, scribit, si pro perito imperitus locatus sit ex con-
,, ducto agendum eum domino ob mulum ruptum,
,, vel debilitatum: sed, si ictu aut terrore mulus
,, turbatus sit, tum dominum ejus, (id est, muli et
,, servi) cum eo qui turbavit, habiturum legis Aqui-
,, liae actionem. Mihi autem videtur, et eo casu quo
,, ex locato actio est, competere etiam Aquiliae. -
Ivi Leg. 27. §. 34.

un semplice salario, quando in altri modi si trova la sussistenza. Chi questa sussistenza dispera, sicuramente per disperazione non si pone a fare il piloto; ma il disperato ad estremi tentativi si appiglia, e la sua disperazione egli non occulta. Merita dunque un premio il piloto ordinario quando nell'andata di un viaggio vince il suo amor proprio, e non si limita a salvar se stesso; ma la sua ignoranza espressamente confessa per salute o vantaggio degli altri. Se questo premio nello ritorno fosse minore dello intiero emolumento, e quando fosse impossibile lo ritorno; il piloto ordinario potrebbe pensare solamente a se ed attendere per poco altro tempo l'esito della fortuna che benigna gli fu nel viaggio, per non perdere alcuna parte di ciò che egli può percepire. Nello andare però il premio sarà per metà; perchè gli altri si possono di sua imperizia avvedere colla perdita di ogni suo pagamento. L'avvertenza nell'andata è un ajuto dell'altrui vigilanza, che senza ostacolo alla comune sicurezza provvede.

28 Siccome poi i costieri possono per amor di guadagno esporsi al viaggio con propria sicurezza per l'abilità di nuotare in vici-

nanza del lido e con pericolo dell'altrui vita e degli altrui capitali; così quest'audacia, collo rischio dell'altrui vita e delle altrui sostanze, merita di essere gastigata col massimo rigore. In alcuni tempi fu lecito di uccidere il piloto costiere anche senza formalità di giudizio dagli stessi viaggiatori, in quella guisa che si possono impunemente uccidere gli assassini dagli assaliti nel punto dell'aggressione. Siccome però l'audacia del piloto, a differenza dell'aggressione, può esser sottoposta ad errore; così si permette ai viaggiatori di tenere nella più stretta custodia il costiere ad oggetto di esser consegnato alla giustizia per verificare il fatto e per eseguire la pena dello estremo supplizio (10).

29 Il piloto ordinario è sottoposto per la sua imperizia alla stessa pena capitale, quando si sia accinto al viaggio con dolo, ed anche quando cooperi dolosamente al naufragio. Se poi senza dolo il piloto ordinario è

(10) Qui fiscales species suscepit deportandas, „ si recta navigatione contempta, littora de via se- „ ctatus, eas avertendo distraxerit: CAPITALI POE- „ NA plectetur. - Leg. 7. Cod. de Naviculariis.

causa di qualche disastro per imperizia o per negligenza, esso è sottoposto alla rifazione dei danni ch'egli ha prodotto ed alla perpetua privazione di esercitare il mestiere. Esso infatti deve riparare il danno che per sua colpa è avvenuto, e non deve più essere in pericolo l'altrui vita e gli altrui capitali. Si aggiunge per terza pena anche un ammenda pecuniaria di cento franchi; ma di questo terzo gastigo non conosciamo l'oggetto. Se il piloto ordinario è ignorante, e per la sua ignoranza non è avvenuto alcun danno; potrà essere privato dell'emolumento, quando egli di sua imperizia non abbia fatta una precedente confessione. Sebbene però non sia stato prodotto alcun danno; pure il piloto dev'essere condannato ad un ammenda di uno scudo ed alla sospensione di un mese per la ubriachezza che ha esposto in pericolo le altrui sostanze e l'altrui vita ad onta della sua perizia e con propria volontà nello abuso dei liquori che in questo caso è specialmente dalle leggi ed espressamente proibito.

3o Quando uno colla sua nave si vuole fermare per interesse o per capriccio in un porto forestiero, deve pagare qualche somma

per contribuire alla conservazione di quella naturale e morale sicurezza, di cui egli ancora fruisce colla sua fermata e con contrattazione o con sbarco. Il diritto che ha ogni nazione di percepire questo pagamento si chiama di ancoraggio o darsena o mandraccio. Il privilegio di questo pagamento si pone nello stesso grado del pilotaggio tonnellaggio scalo od ormeggiamento.

31 Il diritto di ancoraggio darsena o mandraccio non ha luogo, che per qualche fermata; poichè ad alcuno non interessa la conservazione della naturale e morale sicurezza in un porto straniero, quando egli alcuno effetto non possa goderne. Siccome alcuno effetto non ne gode una nave nel prender porto per un semplice transito o riparo senza sbarco o contrattazione; così alcun pagamento non si deve fare per essa a titolo di ancoraggio (11). Quindi è che quando una nave si ferma per un tempo non superiore a

(11) Si propter necessitatem adversae tempesta-
„ tis expositum onus fuerit non debere hoc com-
„ misso vindicare, divi fratres rescripserunt. - Leg. ult. §. 8. de publican. vectigal.

trenta giorni, e non fa sbarco nè alcuna contrattazione, ciò dimostra che sia solamente per transito o per qualche riparo, e non dovrebbe pagare lo ancoraggio. Questa infatti è la legge che ha vigore pel porto di Nizza. La legge vigente pel porto di Nizza ci sembra analoga alle leggi civili, ch'escludono lo ancoraggio quando una nave è costretta di ritornare in un porto senza approdare in un altro. Sebbene questo ritorno sia capriccioso; pure la legge non eccettua alcun caso, e vuole che lo ancoraggio non si percepisca (12).

---

(12) Caesar, cum insulae cretae cotorias locaret, legem ita dixerat: *Ne quis praeter redemptorem post idus martias cotem ex insula creta fodito, neve eximito, neve avellito.* Cujusdam navis onusta cotibus ante idus martias ex portu cretae profecta, vento relata in portu erat, deinde iterum post idus martias profecta erat. Consulebatur, num contra legem post idus martias ex insula creta cotes exisse videretur? Respondit tametsi portus quoque qui insulae essent omnes ejus insulae esse viderentur: tamen cum qui ante idus martias protectus ex portu esset, et relatus tempestate in insulam deductus esset, si inde exisset, non videri contra legem fecisse.

32 Nel medesimo grado di ancoraggio è compreso il diritto delle spese per l'ormeggiamento. L'ormeggiamento è quella operazione che si fa col bastimento quando si guida e si accosta senza vele per poi fermarlo con catene e con corde nel lido o nel porto.

33 Nel medesimo grado è inoltre compreso il pagamento che si fa per porre il bastimento nel luogo più ristretto o più basso del porto per essere assicurato da ogni burasca o derubamento, anche senza esser legato, con esser chiuso, come si chiude nell'ovile una mandra. Questo luogo più ristretto e più basso del porto si chiama darsena. Quindi è che il pagamanto che si fa per porre e custodire il bastimento nel luogo più ristretto e più basso del porto si dice diritto di darsena o di mandraccio.

34 Tonnellaggio inoltre è il diritto che ha di essere pagato colui che misura le merci, delle quali si carica o si scarica il basti-

---

„ Praeterea, quod jam initio evectae cotes videntur, cum et ex portu navis profecta esset. - Leg. 15. ff. de publican. et vectigal.

mento. Questo vocabolo deriva dalla parola francese *tonneau* che significa *botte*. La tonnellata è una specie di misura, con cui si conosce la capacità di un bastimento. Invece di dire che un bastimento contiene tante merci quante ne contengono cinque rubbia romane, si dice che ne contiene una tonnellata. La tonnellata infatti equivale a cinque rubbia romane. Ogni rubbio si divide in otto coppe, ed ogni coppa pesa ottanta libre.

35 Le spese necessarie per la misura delle merci hanno lo stesso grado di quelle altre che sono necessarie per lo scarico delle medesime che si chiama pure *scalo*.

36 È anche ben giusto che dopo essersi un capitale difeso e ricuperato, il primo dominio sopra esso si conceda a chi è proprietario di quella porzione che il capitale stesso costituisce; e tanto più che nei contratti di compra e vendita, quando il compratore non isborsa il prezzo, s'intende in diritto, e per lo più si pone anche in fatto, la espressa condizione che il venditore sempre abbia il dominio sulla cosa venduta e che il possesso del compratore, prima di pagarne intieramente il valore, sia sempre *precario* e si

tuisce sopra l'oggetto venduto un diritto di pegno e d'ipoteca convenzionale (13).

37 I crediti privilegiati devono essere soddisfatti secondo l'ordine ch'è dalla legge prescritto; ma se nello stesso grado concorrono più creditori, a questi dovrà distribuirsi il prezzo ricavato dal capitale secondo la rata proporzionata di ciascun credito senza badare agli altri meno privilegiati creditori.

38 I creditori meno privilegiati hanno il solo diritto al prezzo esuberante dopo la estinzione dei crediti maggiormente privilegiati. Quindi è che la legge, dopo avere assegnato con ordine il posto ad ogni credito privilegiato, contempla il caso in cui si avveri il concorso di più creditori nel medesimo grado, ed a questo provvede con quella saviezza che noi abbiamo osservato (14).

---

(13) Venditor pignoris loco quod vendidit re-„ tinet, quoad emptor satisfaciat. - Leg. 13. §. 8. ff. de act. empt. et vendit.

(14) Sono privilegiati i debiti indicati qui ap-„ presso secondo l' ordine, in cui sono collocati.
„ 1 Le spese giudiziali ed altre fatte per „ pervenire alla vendita ed alla distribuzione del „ prezzo;

89 La legge ha saviamente proceduto anche nella classificazione degli altri crediti.

„ 2 I diritti di pilotaggio, tonnellaggio, sca-
„ lo, ormeggiamento, ancoraggio, darsena, o man-
„ draccio;

„ 3 Le paghe del guardiano, e le spese di
„ guardia del bastimento, dal momento del suo
„ ingresso nel porto sino alla vendita;

„ 4 L'affitto dei magazzeni ove si trovano
„ depositate le vele, i cordaggi, e ogni sorta di
„ attrezzi;

„ 5 Le spese di manutenzione del bastimen-
„ to, e de' suoi attrezzi ed arredi, dopo il suo
„ ultimo viaggio e ingresso nel porto;

„ 6 I salari ed emolumento del capitano ed
„ altre persone dell'equipaggio impiegate nel viag-
„ gio ultimo;

„ 7 Le somme imprestate al capitano pei bi-
„ sogni del bastimento, durante l'ultimo viaggio,
„ ed il rimborso del prezzo delle mercanzie da
„ lui vendute per lo stesso oggetto;

„ 8 Le somme dovute al venditore ai som-
„ ministratori ed operaj impiegati alla costruzione,
„ se il bastimento non ha ancora fatto alcun viag-
„ gio, e le somme dovute ai creditori per prov-
„ viste, lavori, mano d'opera per rimpalmatura,
„ vettovaglie, armamento, e corredo prima della
„ partenza del bastimento, se ha già navigato;

È in fatti ben giusto che la stessa legge abbia preferito nei crediti derivanti dalla conservazione del bastimento in viaggio quelli che sono prodotti dalla conservazione del medesimo bastimento dopo la sua prima entrata nel porto; poichè se un bastimento non si lascia deteriorare nello arrivo, si conservano e difendono col bastimento i capitali ed anche le persone che del viaggio fanno parte.

„ 9 Le somme imprestate a cambio marittimo sopra il corpo, la chiglia, attrezzi, arredi „ o per riattamento, vettovaglie, armamento o corredo, prima della partenza del bastimento;

„ 10 L' ammontare dei premj d' assicurazione „ fatta sul corpo, chiglia, attrezzi, arredi, o sull' armamento e corredo del bastimento dovuti per „ l' ultimo viaggio;

„ 11 I danni ed interessi dovuti ai noleggiatori per mancanza di consegna delle mercanzie, che hanno caricate, o pel rimborso delle „ avarie sofferte dalle dette mercanzie per colpa del „ capitano o dell' equipaggio. I creditori compresi „ in ciascuno dei numeri del presente articolo, „ dovranno concorrere pro rata nel caso d' insufficienza del prezzo. - Regolam. provv. sul Comm. art. 185.

Le spese di conservazione del bastimento, dopo arrivato, devono preferirsi, anche perchè il bastimento stesso, senza questa conservazione, non sarebbe stato capace di riparare alle spese della conservazione in viaggio. La conservazione del bastimento dopo il viaggio conserva dunque e difende le spese del viaggio, che sarebbero senza tale conservazione diminuite o perdute. Quindi è che le spese di conservazione del bastimento nel porto deggiono andare innanzi, ed esser seguite dalle spese fatte per la conservazione del bastimento in viaggio.

40 È chiaro poi che i salari del guardiano per la conservazione del bastimento nel porto devono esser preferite allo affitto dei magazzeni; poichè i magazzeni o sarebbero inutili senza l'assistenza dei guardiani od almeno in parte minore contribuiscono alla conservazione del bastimento. Le spese inoltre di manutenzione sono mezzi accessori ed accidentali che non possono acquistare alcuna preminenza su chi principalmente alla conservazione del bastimento contribuisce.

41 La posteriore somministrazione deve esser sempre preferita all'antecedente; per-

chè la posteriore è dell'antecedente la salvatrice. Senza la posteriore somministrazione il bastimento non avrebbe potuto continuare il viaggio, e l'antecedente somministrazione col medesimo bastimento sarebbe miseramente perita (15).

---

(15) Assiduis aditionibus mulierum inquietati sumus, per quas suas dotes deperditas esse lugebant, et ab anterioribus creditoribus substantias maritorum detentas. Nos itaque ad antiquas leges respeximus, in personalibus actionibus rei uxoriae actioni (quam in praesenti sustulimus) magnam praerogativam praestantes, ut contra omnes pene personales actiones habeant PRIVILEGIO ET CREDITORES ALIOS ANTECEDANT LICET FUERINT ANTERIORES. Et hoc cum in personalibus statuerant actionibus, si hypothecam respiciebant. Illico justitiae vigorem relaxabant: et senioribus hypothecis novas mulierum hypothecas, si habebant, actiones expellebant: nec ad fragilitatem muliebrem respicientes, nec quod et corpore et substantia et omni vita sua maritus fungitur: cum pene mulieribus tota substantia in dote constituta est. Oportebat enim disponi maritos creditoribus suis ex sua substantia satisfacere, non de dote mulieris, quam ad suos victus suasque alimonias mulier possidet,

42 Il guardiano del bastimento entra nella classe dei domestici, e lo emolumento fissato al guardiano è un salario. Il salario esigge una prelazione fra tutte le spese domestiche; poichè serve alla sussistenza di chi ci assiste alla conservazione di ciò che possediamo.

43 Sebbene tutte le parti del bastimento sieno state ristorate o rinovate; tuttavia s'intende, che la nave sia sempre quella stessa che venne sul principio fabbricata. Imperciocchè anche quando a qualche parte logora si

---

„ vel a semetipsa datam, vel pro ea ab alio - Argum. Leg. assiduus Cod. Qui potiores in pignore. - His consequens est et illud decernere, quod „ in casibus hujusmodi dubitatum est. Novimus et „ ANTIQUIORIBUS CREDITORIBUS ALIQUAS „ HYPOTHECAS PRÆPONERE JUNIORES EXI- „ STENTES, ex privilegiis a legibus datis; quale „ est quando aliquis propriis pecuniis procuraverit navem comparare aut fabricare aut reparare „ aut domum forsan aedificare aut etiam emi agrum, „ aut aliquid horum. In his enim omnibus priores existunt posteriores creditores quorum pecuniis empta aut renovata res est, iis qui etiam „ multo antiquiores sunt. - Novell. 97. cap. 3.

è riparato con altra parte migliore, il bastimento non ha lasciato di esistere.

44 Quindi è che in un concorso di creditori non possono essere pregiudicati quelli che somministrarono i materiali per la formazione della nave da quelli che hanno altri materiali in surrogazione somministrato. È vero che si sono perduti i materiali che hanno formato la nave, e che rimangano i materiali sostituiti; ma è anche vero che i primi hanno formato e dato la esistenza ad un capitale, e che ai secondi la conservazione solamente si deve. E come dunque, anche secondo la legge di natura, un essere dovrà a qualunque altra cosa non preporre ciò da cui la esistenza propria deriva (16)?

---

(16) Proponebatur, ex his judicibus qui in eamdem rem dati essent, nonunllos causa audita excusatos esse: inque eorum locum alios esse sumptos: et quaerebatur singulorum judicum mutatio eamdem rem, an aliud judicium fecisset? Respondi, non modo si unus aut alter, sed et si omnes judices mutati essent: tamen et rem eamdem, et judicium idem, quod antea fuisset permanere. Neque in hoc solum evenire: ut partibus commutatis eadem res esse existimaretur,

45 Coloro che hanno somministrato materiali per la formazione di un bastimento per

---

„ sed et in multis caeteris rebus. Nam et legio-
„ nem camdem haberi, et qua multi decessissent,
„ quorum in locum alii subjecti essent: et popu-
„ lum eumdem hoc tempore putari, qui abhinc
„ centum annis fuissent, eum ex illis nemo nunc
„ viveret. Itemque navem si adeo saepe refecta es-
„ set, ut nulla tabula eadem permaneret, quae non
„ nova fuisset, nihilominus eamdem navem esse
„ existimari. Quod si quis putares, partibus com-
„ mutatis, aliam rem fieri: fore ut ex ejus ratione
„ nos ipsi non iidem essemus, qui ab hinc anno
„ fuissemus propterea quod ut philosophi dicerent,
„ ex quibus particulis minimis consisteremus, hae
„ quotidie ex nostro corpore decederent, aliaeque
„ extrinsecus in earum locum accederent. Quapro-
„ pter, cujus rei species eadem consisteret, rem
„ quoque eamdem esse existimari. - Leg. 76. ff.
de judiciis. - Si navem legavero, et specialiter meam
„ adscripsero, eamque per partes totam refecero,
„ carina eadem manente, nihilominus recte a le-
„ gatario vindicaretur. - Leg. 24. §. 4. ff. de legat.
- In navis quoque usufructu Sabinus scribit: si qui-
„ dem per partes refecta sit, usumfructum non
„ interire: si autem dissoluta sit, licet iisdem ta-
„ bulis, nulla praeterea adjecta, restaurata sit,
„ usumfructum extinctum: quam sententiam puto

tal motivo divengono creditori verso il proprietario del bastimento stesso, ed acquistano un privilegio per il loro credito; ma questo privilegio non si ha sopra il bastimento dai creditori che hanno un privilegio sopra i medesimi materiali. I creditori che hanno un privilegio sopra i materiali potranno esercitarlo prima che sia formato il bastimento. Dopo però la sua formazione, il bastimento ha cangiato essenza tanto naturale quanto civile (17).

46. Il creditore dei materiali è vero che entra nel posto del creditore che li ha pel bastimento somministrati; ma ciò accade solamente quando questo ultimo creditore non sia stato pagato e quando colle forme legali la stessa soddisfazione sia stata impedita e dichiarata spettare al primo creditore. Se poi fu soddisfatto il creditore sommini-

„ veriorem. Nam etsi domus fuerit restituta, ususfructus extinguitur" – Leg. 10. §. 7. ff. Quibus mod.. ususfruct.

(17) Si quis caverit ut silva pignoris esset: NA-„ VEM EX EA MATERIA FACTAM NON ES-„ SE PIGNORIS Cassius ait, quia ALIUD SIT „ MATERIA ALIUD NAVIS. - Leg. 18. §. 3. ff. de pignorat. act.

stratore dei materiali, il capitale appartenente a quel primo venditore che, prima di esserne pagato, non volle cederne la proprietà e volle riservarsene un diritto di preferenza e di dominio, è perito nelle mani del venditore stesso.

47 Quando uno non ha titolo di preferenza, necessariamente dev'esser posto in eguale condizione degli altri che del pari sono di ogni privilegio mancanti (18). Anche i debiti del venditore non privilegiati sono affetti al bastimento. Ci sembra che il diritto commerciale chiaramente ciò stabilisca. In

(18) Pro debito creditoris addici sibi bona sui
„ debitoris non jure postulant. Unde si quidem de-
„ bitoris tui caeteri creditores pignori res accepe-
„ runt potiores eos, quam te chirographorum cre-
„ ditorem haberi non ambigitur. Quod si specia-
„ liter vel generaliter nemini probentur obligatae,
„ ac sine successore communis debitor vel ejus
„ heres decessit non dominii rerum vindicatione,
„ sed possessione bonorum, itemque venditione,
„ ÆQUALI PORTIONE PRO RATA DEBITI
„ QUANTITATE OMNIBUS CREDITORIBUS
„ consuli potest. - Leg. 6. Cod. de bon. auct. jud. poss.

esso infatti si dice che *i bastimenti sono affetti AI DEBITI del venditore* e poi aggiunge *E SPECIALMENTE a quelli che la legge dichiara privilegiati*. Ogni creditore ha ragione di perseguitare i capitali del suo debitore: e se questi è possessore di un bastimento; non può essere venduto il medesimo bastimento in frode di qualunque creditore, senza che il creditore possa perseguitare il bastimento anche dopo venduto in preferenza degli altri capitali dal venditore posseduti. Il creditore ha diritto di perseguitare il debitore nei capitali, che con più sollecitudine e sicurezza sono capaci di soddisfarlo. Il compratore nella compra del bastimento acquista su di esso un diritto posteriore.

48 Ogni creditore di un bastimento deve giustificare con autentiche prove il suo credito. Con qualunque autentica prova poi non può un creditore non privilegiato essere anteposto ai creditori privilegiati; e questi non possono da lui essere pregiudicati, quando il valore non fosse sufficiente per soddisfarli. È perciò che la legge non ha detto solamente che i creditori privilegiati devono essere anteposti nell'affezione al bastimento; ma che

hanno nel medesimo bastimento quella *speciale affezione* che si eguaglia alla *speciale ipoteca* e ch' esclude ogni creditore posteriore prima di esser pagata anche per contributo coi creditori precedenti.

49 Non basta che sieno affacciati i titoli nel concorso dei creditori di un bastimento. Conviene dunque che sieno anche provati. La prova però di questi crediti è sottoposta in commercio a forme particolari (19).

---

(19) Il privilegio accordato ai debiti enunciati „ nel precedente articolo, non può esser esercitato, se non in quanto saranno essi giustificati „ nelle forme seguenti.

„ 1 Le spese gindiziali saranno comprovate „ dagli stati di spese regolati dai tribunali competenti;

„ 2 I diritti di tonnellaggio ed altri dalle „ quietanze legali degli esattori;

„ 3 I debiti indicati nei numeri 3 4 e 5 „ dell' art. 185 dagli stati regolati dal presidente „ del tribunale di commercio;

„ 4 I salari, ed emolumenti dell' equipaggio, dai ruoli d' armamento, e disarmamento „ firmati negli ufficii dell' iscrizione marittima;

„ 5 Le somme imprestate, ed il valore delle „ mercanzie vendute pei bisogni del bastimento du-

50 Nel diritto commerciale poi il privilegio dei crediti sopra un bastimento si perde,

---

,, rante l' ultimo viaggio, coi stati firmati dal ca-
,, pitano, appoggiati a processi verbali segnati dal
,, capitano e dai principali dell'equipaggio, e com-
,, provanti la necessità degl' imprestiti;

,, 6 La vendita del bastimento con un atto
,, di data certa, e le somministrazioni per l'arma-
,, mento, corredo, e vettovaglie del bastimento
,, con memorie, fatture, o stati segnati dal capi-
,, tano firmati dall'armatore, e deposti in doppio
,, nella cancelleria del tribunale di commercio pri-
,, ma della partenza del bastimento, o al più tar-
,, di dentro dieci giorni dopo la sua partenza;

,, 7 Le somme imprestate a cambio marit-
,, timo sul corpo, chiglia, attrezzi, arredi, arma-
,, mento e corredo prima della partenza del basti-
,, mento, con convenzione seguita avanti notajo,
,, o con iscrittura privata, di cui le copie o i du-
,, plicati saranno posti nella cancelleria del tribu-
,, nale di commercio dentro dieci giorni dalla loro
,, data;

,, 8 I premii di assicurazioni colle polizze o
,, cogli estratti dei libri dei sensali delle assicura-
,, zioni;

,, 9 I danni, ed interessi dovuti a noleggia-
,, tori colle sentenze dei tribunali o colle decisio-
,, ni degli arbitri se ne saranno seguite. - Regol.
provv. di Comm. art. 186.

quando il credito affatto svanisce con alcuno di quei modi con cui civilmente le obligazioni si estinguono. Il medesimo privilegio inoltre si perde colla vendita giudiziale fatta nelle forme dalla legge prescritte; o quando, dopo una vendita volontaria, il bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio del compratore e senza opposizione del creditore. Rimane dunque prescritto ogni privilegio dei creditori, quando il bastimento venduto è stato posto in viaggio a nome ed a conto del compratore, senza che i creditori stessi a notizia del medesimo compratore ne abbiano mai fatto alcun reclamo.

51 Quando però deriva da qualche modo, che in diritto civile estingue le obligazioni, la perdita del privilegio non include la perdita del credito. Se il creditore ha perduto il privilegio di essere preferito in un concorso di creditori sul bastimento, ha però diritto di esser pagato sul prezzo che dal medesimo bastimento potesse avanzare o di rivolgersi ad altri capitali del debitore o di aspettare una migliore di lui fortuna (20). Questo

(20) I privilegii dei creditori saranno estinti,

medesimo diritto appartiene anche a quei creditori privilegiati, i quali in concorso degli altri non avessero potuto avere la soddisfazione dei loro crediti sul bastimento.

52 Un bastimento non si reputa aver fatto viaggio; se va in un porto vicino, e quindi dal vicino porto subito torna al luogo da dov'è partito. Quando un bastimento va in un porto anche vicino, ed al luogo, da dov'è partito, non torna prima di trenta giorni; in questo caso non può dirsi che la vicinanza dei porti abbia somministrato il mezzo di frodare il privilegio dei creditori. Imperciocchè lo spazio di trenta giorni fa conoscere di un bastimento quell'assenza che potrebbe restare ignota col sollecito andare e tornare. Quando effettivamente un bastimento è par-

---

„ oltre ai modi generali d'estinzione delle obbliga-
„ zioni ;

„ Colla vendita giudiziale fatta nelle forme
„ stabilite dal titolo seguente ;

„ O allorchè dopo una vendita volontaria il
„ bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto
„ il nome, ed a rischio dell'acquirente, e senza
„ opposizione per parte dei creditori del vendi-
„ tore. - Cit. Regol. del Comm. art. 187.

tito, e per trenta giorni non è più ritornato; in tal caso il bastimento stesso ha sicuramente viaggiato (21).

53 Se però la vendita del bastimento si fa in viaggio, questa non pregiudica al privilegio dei creditori; poichè i medesimi conservano lo stesso privilegio sopra il bastimento anche presso il compratore che coll'affezione dei crediti ha dovuto indispensabilmente acquistarlo: e, se nel contratto di compra e vendita non si è fatta menzione dei crediti stessi, la ommissione di questi crediti dimostra la frode per cui i creditori hanno pure l'azione di agire in criminali processure. Quindi è che tali contratti di compra e vendita deggiono essere sempre scritti, a differenza degli altri capitali; perchè i bastimenti possono essere affetti di crediti in un modo del

(21) Un bastimento è riputato aver fatto un ,, viaggio in mare, allorchè la sua partenza ed il ,, suo arrivo saranno stati comprovati in due porti ,, differenti, e trenta giorni dopo la partenza;

,, Allorchè senza essere arrivato in un altro ,, porto saranno passati più di sessanta giorni fra ,, la partenza ed il ritorno nel medesimo porto, ,, o allorchè il bastimento partito per un viaggio

tutto differente dagli altri capitali mobili ed immobili (22).

54 Il compratore non può al creditore esibire il qualunque prezzo del bastimento; poichè i creditori hanno il privilegio sul bastimento e non sul prezzo. Se il creditore rimane soddisfatto del suo avere, non può turbare il compratore; poichè nel contratto è stato scelto dal proprietario del capitale senza pregiudizio di ciò che al creditore spettava. Se però

„ di lungo corso sarà stato più di sessanta giorni „ in viaggio senza riclamo per parte dei creditori „ del venditore. - Cit. Regol. del Comm. art. 188.

(22) La vendita volontaria di un bastimento „ debb' essere fatta in iscritto, e può aver luogo „ per atto pubblico, o per iscrittura privata: essa „ può esser fatta per l' intero bastimento o per „ una porzione del bastimento, sia che il bastimento si trovi in porto, o che si trovi in viaggio.

La vendita volontaria di un bastimento in „ viaggio non pregiudica ai creditori del venditore.

In conseguenza, non ostante la vendita, il „ bastimento, o il suo prezzo continua ad essere „ affetto ai detti creditori, i quali possono anche, „ se lo giudicano convenevole, impugnare la vendita per causa di frode. - Cit. Regol. del Comm. art. 189 e 190.

il prezzo del bastimento non giunge alla somma che al creditore appartiene, il creditore stesso ha diritto di essere preposto nello acquisto del bastimento ad oggetto di compensare in parte il suo avere collo ricavare almeno quel profitto che in tale contratto il compratore crede di ottenere o col tentare da se stesso un'altra vendita di maggior guadagno senza che il proprietario possa opporsi dopo avere voluto la vendita stessa a minore moneta. La vendita dal creditore non si può annullare che in caso di frode; ma solamente quando è fatta ha diritto di esser preferito, se il prezzo non soddisfa il suo credito. Quando però si aggiungesse al prezzo la somma residuale per la estinzione del credito, la prelazione del creditore interamente svanisce. Quando dunque il proprietario vuole procedere alla vendita del bastimento, i creditori non possono impedirla; ma essi debbono essere preferiti, quando il prezzo non giunge a soddisfarli. Quindi è che il bastimento continua ad essere sempre affetto ai creditori. Quando poi essi non vogliono farne lo acquisto, hanno diritto sul prezzo; ed il prezzo ai creditori rimane affetto.

55 I capitali, che sono affetti ai crediti, non danno il diritto ai creditori di prenderli in possesso; ma di assicurare i debiti ai medesimi creditori coll'essere sottoposti questi capitali ad essere venduti per soddisfarli e col poterne avere il possesso dopo gli atti giudiziali e con decreto di giudice (23).

56 Sebbene non si trovi espressa nel diritto commerciale alcuna legge che accordi al compratore del bastimento la facoltà di sospendere lo sborso del prezzo fino al tempo, in cui si estinguono i privilegii ed i titoli per l'affezione dei debiti appartenenti al venditore; tuttavia ci sembra che ciò emani dalla essenza della legge che accorda un tempo per la estinzione dei titoli e dei privilegii

(23) In possessionem rei servandae uxor de-
„ functi vel ALII CREDITORES misti dominium
„ ex ea causa tenentes ADIPISCI minime possunt.
– Leg. 8. Cod. de con. auct. jud. poss. – Fulcinius existimat creditores rei servandae causa missos in
„ possessionem, ex his rebus ali non debere. PRÆ-
„ TOR: Qui fraudationis causa latitavit, si boni
„ viri arbitratu non defendetur, ejus bona pos-
„ sideri VENDIQUE JUBEBO. – Leg. 7. in princ.
ff. Quib. ex caus. in possess. eat.

dei creditori. Imperciocchè i creditori hanno tutti diritto di essere soddisfatti, ed i loro titoli e privilegii possono a loro comodo essere affacciati entro il termine dalla legge stabilito. Se i creditori, che pei primi si presentarono, avessero assorbito il valore intiero del bastimento, i posteriori avrebbero indarno il beneficio della legge di un più esteso spazio di tempo per esibire le prove del loro avere. Dall'altro canto non può essere impedito al compratore lo acquisto del bastimento, ed il medesimo compratore non può essere costretto a pagarlo più del valore che col venditore nel contratto si è convenuto.

CAPO SECONDO

DELLA VENDITA COATTIVA DEI BASTIMENTI.

1 Noi abbiamo parlato della natura dei bastimenti, della loro affezione ai debiti privilegiati, del proprietario, e del modo di conoscere e di graduare i medesimi debiti. Ora dobbiamo osservare i medesimi bastimenti quando sono giudizialmente perseguitati. La legge per togliere ogni eccezione su qualche qualità che hanno i bastimenti cogl' immobili, ha voluto espressamente dichiarare che qualunque bastimento può essere sequestrato e venduto per autorità giudiziale ad oggetto di soddisfare i debiti anche non privilegiati del proprietario, senza pregiudizio dei crediti che hanno privilegio, e che il perdono quando si sono esaurite le formalità dalla stessa legge stabilite (1).

(1) Qualunque bastimento può essere sequestra-
„ to e venduto per autorità giudiziale, ed il pri-
„ vilegio dei creditori sarà estinto per mezzo delle
„ formalità seguenti. - Regolam. provv. di Comm. art. 191.

2 Per eseguire la vendita coattiva di un bastimento, non è possibile di trasportarlo in pubblica depositeria. Imperciocchè i legni riuniti ed organizzati pel trasporto delle merci sull'acqua deteriorano, e si guastano senza essere sull'acqua stessa con qualche diligenza custoditi. Quindi è che la esecuzione non può farsi senza il sequestro. Il sequestro è una specie di esecuzione; ed è l'atto con cui a notizia si deduce di chi tiene il capitale di un altro, come un giudice ha ordinato che il medesimo capitale al proprietario non si restituisca per doversi vendere in estinzioni di un debito a favore di quegli a di cui petizione il medesimo atto si compie.

3 Il bastimento, anche quando si trova in mani del proprietario, sempre si guarda e si custodisce da più persone. A queste dunque s'inibisce col sequestro di lasciarne al proprietario la libera disposizione, e tale inibizione si estende ai pubblici officiali del porto o spiaggia che la partenza e sottrazione del bastimento possono colla forza impedire.

4 Prima però di procedersi al sequestro, conviene intimare il debitore alla soddisfazio-

ne del credito giudizialmente canonizzato. Siccome (quando concorrino le urgenze dichiarate dal diritto comune) si può procedere al sequestro per assicurazione di giudizio; così può anche procedersi alla intimazione del debitore per un credito tuttora non portato alla discussione giudiziaria. In ogni caso però non si potrà procedere al sequestro che ventiquattr' ore dopo la intimazione del pagamento (2). La legge stabilisce anche il modo con cui debba farsi tale intimazione; affinchè alcun creditore non possa eludere il beneficio, che al debitore dalla stessa legge si accorda. Si è dunque vietata una informe ed incerta diffidazione in luogo di un' altra con notizia sicura e non sottoposta ad essere in qualunque tempo impugnata. Quindi non basta che la intimazione sia eseguita dal cursore, ch' è l' unica persona facoltizzata per tali atti; ma dovrà esser fatta al domicilio del proprietario. Si può fare anche fuori del medesimo domicilio; ma dev' esser fatta in que-

---

(2) Non potrà procedersi al sequestro che ven„ tiquattr'ore dopo l'intimazione di pagare. - Cit. Regol. di Comm. art. 192.

sto caso alla persona. Non s'intima poi il pagamento alla persona nè al domicilio del proprietario, quando l'azione del creditore non sia stata sperimentata direttamente contro esso. Alle volte anche si accorda la facoltà al creditore di non perseguitare la persona, e si può pure agire contro il bastimento col medesimo diritto che si agisce per rivendicare una cosa propria in forza di quel privilegio che il bastimento stesso sottopone al creditore pel debito di cui è affetto. Allora il creditore si rivolge contro chiunque si trova detentore del capitale che al creditore in certo modo appartiene. È perciò che in questo ultimo caso il creditore di un bastimento non è obbligato d'intimare al proprietario il pagamento; ma di fare questa intimazione di pagamento eseguire soltanto al capitano del bastimento medesimo (3). Il cursore poi, nel-

(3) L'intimazione dovrà esser fatta alla persona „ del proprietario, o al suo domicilio, se si tratta „ di un azione generale da esperimentarsi contro „ di lui. L'intimazione potrà esser fatta al capi- „ tano, se il credito è del numero di quelli che „ sono suscettibili del privilegio sopra il bastimen-

lo intimare un pagamento, in di cui mancanza si perde la proprietà di un bastimento, deve nel processo verbale indicare il nome la professione e l'abitazione del creditore, pel quale agisce, il titolo, in forza di cui procede, la somma, di cui si domanda il pagamento, la elezione del domicilio, che ha fatto il creditore nel luogo del tribunale dove si deve procedere per la vendita o nel luogo dove si trova ancorato il bastimento che si persegue, i nomi del proprietario e del capitano, il nome la specie e la portata del bastimento, la indicazione e la descrizione delle scialuppe degli schifi attrezzi utensili armi munizioni e provviste, e stabilisce un guardiano (4). Sebbene nel sequestro sia stata pe-

---

,, to a termini dell' art. 185. - Cit. Regolam. di Comm. art. 193.

(4) Il cursore enuncia nel processo verbale il ,, nome, la professione, e l' abitazione del cre- ,, ditore pel quale agisce;

,, Il titolo in virtù del quale procede;

,, La somma, di cui si richiede il pagamento;

,, L' elezione del domicilio fatta dal creditore ,, nel luogo ove risiede il tribunale presso il quale

rò ommessa la descrizione dei battelli e delle scialuppe; pure ci rimangono sempre comprese. Lo scopo del sequestro è la vendita del bastimento; ma il bastimento non può vendersi senza i battelli e le scialuppe per esser parti essenziali di esso.

5 Dopo ventiquattro ore dalla intimazione al debitore pel pagamento, si procede al sequestro, senza che questo secondo atto si notifichi contemporaneamente al proprietario od al capitano, che nella detenzione del bastimento ha la rappresentanza di debitore.

6 Quando poi si eseguisce il sequestro, tale esecuzione si fa con qualche differenza della procedura civile. Imperciocchè non è in arbitrio del sequestrante di attendere il pro-

---

„ deve procedersi per la vendita, e nel luogo, ove „ il bastimento in sequestro è ancorato;

„ I nomi del proprietario, e del capitano;

„ Il nome, la specie, e la portata del bastimento;

„ L' indicazione e la descrizione delle scialuppe degli schifi attrezzi utensili armi munizioni, e provviste;

„ E stabilisce un guardiano. - Cit. Regolam. di Comm. art. 194.

prio comodo prima di notificare il sequestro al debitore; ma, entro tre giorni dopo essere stato il sequestro stesso eseguito, si deve citare il proprietario del bastimento o il capitano, se il credito del sequestrante sia privilegiato. Quando però il proprietario o capitano del bastimento non abita nel territorio del luogo, ove sta il tribunale che deve procedere agli atti in forza dello spedito sequestro, allora per la notifica del processo verbale di sequestro deve allo spazio dei tre giorni aumentarsi un altro giorno per ogni due miriametri e mezzo di distanza dal domicilio del debitore. Nello stesso atto di notifica del sudetto processo verbale di sequestro il debitore dev' essere citato per veder procedere la vendita del bastimento. Se poi gli atti che seguono il sequestro si devono fare innanzi ad un tribunale, da cui sia straniero il domicilio del debitore, in questo caso contro lui si procede per affissione colle regole comuni della civile procedura.

7 Quando il proprietario sta lontano dal suo bastimento, allora egli col fatto dimostra d' averne affidato il custodimento al capitano, e ch' egli da questo è rappresentato. Al capi-

tano dunque legittimamente s'intima il dover pagare qualche debito privilegiato per cui è affetto il bastimento. Se si dovesse la intimazione notificare al proprietario assente, il tempo di questa intimazione sarebbe di lungo periodo: ed intanto che si adempiesse a questa formalità, il bastimento si potrebbe sottrarre; e da tale sottrazione il creditore potrebbe restare deluso.

8 Qualunque però sia il pericolo del creditore, questi non si può esentare dallo intimare il pagamento al proprietario anche assente, quando il credito non sia privilegiato a perseguitare il bastimento con sottoporlo a sequestro. Sebbene il bastimento sia sottoposto ad essere sequestrato e venduto pei debiti anche non privilegiati; pure questi sono estranei alla cognizione del capitano, in cui può solamente supporsi ogni notizia che al bastimento propriamente appartenga. Quindi è che, pei debiti non privilegiati, la intimazione del pagamento al capitano eseguita, non costituirebbe in mora il debitore, e non conoscerebbe in lui la volontà o la possibiltà di pagare senza procedere all'esecuzione reale. Infatti quando si procede per debiti estranei,

il capitano non sa cosa opporre senza la intesa del proprietario. Pei debiti estranei, si deve dunque intimare il pagamento al proprietario anche assente.

9 Non si reputa uno assente da un luogo, quando continua ivi ad aver domicilio. Quando poi non si conosce essere fuori di Stato, allora si procede, come abbiam detto, per affissione colle regole della procedura civile (5).

---

(5) Se il proprietario del bastimento sequestrato
„ abita nella giurisdizione del tribunale, il seque-
„ strante deve fargli notificare nello spazio di tre
„ giorni copia del processo verbale del sequestro,
„ e farlo citare innanzi al tribunale per veder pro-
„ cedere alla vendità delle cose sequestrate.

„ Se il proprietario non è domiciliato en-
„ tro la giurisdizione del tribunale, le notifica-
„ zioni e citazioni gli sono fatte nella persona del
„ capitano del bastimento sequestrato, o in sua
„ assenza, in quella di chi rappresenta il proprie-
„ tario o il capitano; e il termine di tre giorni
„ è aumentato di un giorno in ragione di ogni due
„ miriametri e mezzo della distanza del suo do-
„ micilio.

„ Se è straniero, e fuori dello stato, le ci-
„ tazioni notificazioni si fanno come è prescritto
„ dal codice di procedura civile riguardo agli stra-
„ nieri, ed assenti. - Cit. Regol. di Comm. art. 195.

10 In ogni caso gli atti da farsi in seguito del sequestro non possono incominciarsi *dopo* tre giorni, ma *entro* i tre giorni. Per conseguenza possono incominciarsi anche subito, dopo che il sequestro stesso è spedito.

11 Se il tribunale, innanzi cui si eseguiscono gli atti esecutorii ha la ordinaria giurisdizione anche nel domicilio del debitore situato fuori del luogo, dove il tribunale stesso risiede, come per esempio potrebbe accadere nei tribunali di Forlì, che hanno la ordinaria giurisdizione fino alla Cattolica, che è un luogo distante da Forlì pel tratto di sopra quaranta miglia romane; allora la legge dello aumento di un giorno per ogni due meriametri e mezzo di lontananza dev'essere applicata anche per la Cattolica; poichè i tre giorni senza lo aumento s'intendono, quando è nello stesso luogo il domicilio del debitore. Quantunque la legge dica che i tre giorni sieno privi di aumento per tutta la giurisdizione del tribunale; pure dal contesto si rileva che lo spirito della stessa legge male fu espressa e che volle aver sempre riguardo alla distanza (6).

(6) Se il sequestro ha per oggetto un basti-

12 Quando sieno scorsi tre giorni dal sequestro senza procedersi agli ulteriori atti esecutorii, la legge non stabilisce alcuna espressa pena; ma noi crediamo che essa sia implicita nel termine ch'è decisamente perentorio. Se dunque il sequestrante non proseguirà negli atti ulteriori dopo il sequestro, questo non sarà più inibitorio. Il diritto d'inibizione in favore del sequestrante, dopo essere stato perento dal decorso termine, non risorgerà che dal momento dei nuovi atti e nello stato nel quale il bastimento si trova.

13 Quando il valore di un bastimento

,, mento, la cui portata sia maggiore di dieci ton-
,, nellate, si faranno tre gride e pubblicazioni de-
,, gli oggetti esposti in vendita.

,, Le gride e pubblicazioni saranno fatte con-
,, secutivamente di otto in otto giorni alla borsa,
,, e nella principale piazza pubblica del luogo, ove
,, il bastimento è ancorato.

,, Ne sarà inscritto l'avviso in una delle gaz-
,, zette stampate nel luogo, ove risiede il tribu-
,, nale, avanti il quale si procede per il sequestro,
,, e se non ve ne ha, in una di quelle, che fos-
,, sero stampate nel luogo più vicino. - Cit. Regolam. di Comm. art. 196.

non supera dieci tonnellate, basta per la vendita una sola grida e pubblicazione. Il grido e pubblicazione della vendita è lo avviso che se ne manifesta in pubblico con alta ed intelligibile voce. Quando però è più grande il valore, due grida e pubblicazioni non si fanno per non essere in uso di replicare una sola volta gli atti che devono essere ripetuti. Si fanno bensì tre grida e pubblicazioni per estendere più che sia possibile la notizia di un bastimento, che ha valore meritevole della pubblica considerazione. Quando gli atti si fanno e si ripetono sino alla terza volta, si rende poi vana una ulteriore ripetizione.

14 È per la sopra esposta osservazione che le grida e le pubblicazioni deggiono essere fatte con sollecitudine da non potersi oltrepassare otto giorni dall'una all'altra. Neppure però deve il tempo accelerarsi prima degli otto giorni per unire alla sollecitudine il modo di spandere la notizia della vendita per cui si procede.

15 È per la espansione della stessa notizia che ogni volta che si fanno le grida e le pubblicazioni, esse devono esser fatte tanto nella borsa di commercio quanto nella pub-

blica e principale piazza del luogo, dove il bastimento è ancorato. Inoltre ne deve lo avviso essere iscritto in un foglio pubblico stampato nel luogo, dove sta il tribunale, innanzi a cui si procede per gli atti esecutorii. La parola di *foglio pubblico* è posta in luogo di *giornale pubblico;* poichè il foglio pubblico anche in Roma ora si chiama *diario* ed ora *notizie del giorno.* Anche in altri luoghi ora si dice *gazzetta* ora *giornale* ora *redattore*, ed ora è con altri diversi nomi chiamato. Il termine di *foglio pubblico* è dunque bene stabilito per indicare quel foglio in cui pubblicamente in ogni Stato si espongono i fatti che meritano o si credono meritare attualmente una pubblica manifestazione. La legge ha saviamente determinato il luogo del pubblico foglio, dove si ha da porre la indicata inserzione; poichè, nel silenzio della legge sulla determinazione del luogo, si potrebbe deludere la legge stessa senza incontrarne la pena con inserire la notizia nei pubblici fogli dei luoghi lontani, dei quali non si ha o poco si ha communicazione. Le grida le pubblicazioni devono esser fatte per tre volte secondo la disposizione di legge; ma la legge non dice che se ne debba

nel pubblico foglio fare la inserzione per altre tre volte. Basta dunque che anche una sola volta sia in gazzetta iscritto lo avviso che la legge comanda. Quando però nello stesso luogo non s' imprimesse alcuna gazzetta, lo avviso si deve inserire in quella del luogo più vicino entro lo Stato. Se la gazzetta non è dello Stato, può esserne interdetta la circolazione. Il direttore della gazzetta estera può impedire la iscrizione dello avviso, e potrà spesso a sua posta procrastinarlo.

16 Quando però la vendita di un bastimento più grande a dieci tonnellate si compie per ordine di un tribunale dello Stato, qualunque gazzetta dello Stato non può rifiutarsi alla inserzione. Imperciocchè il direttore di qualunque gazzetta dello Stato si deve alle leggi dello Stato uniformare.

17 Dopo due grida e pubblicazioni che possono essere bene intese anche dagl' idioti e possono quindi passare da una bocca in un'altra, si deve nel giorno appresso a ciascuna grida e pubblicazione porre anche gli affissi per rettificare pure cogli occhi ciò che nella grida e pubblicazione non si fosse bene inteso e per comodità di chi alla grida e pub-

blicazione non fosse stato presente. Anzi per rendere più sicura e permanente l'affissione, un'altra deve replicarsene nel giorno che segue. Quindi è che il pubblico avviso deve esser fatto per tre volte in tre settimane, ed ogni volta in tre distinti giorni con tre pubbliche manifestazioni, vale a dire nel primo giorno di ogni volta colla grida e pubblicazione, nel secondo coll'affissione, e nel terzo con altra eguale affissione. L'affissione poi si deve fare all'albero maestro del bastimento sequestrato; alla porta principale del luogo, ove si fanno le subaste degli stabili; alla borsa del commercio; e nella principale piazza pubblica e nel molo del porto, ove il bastimento è ancorato (7).

18 Le grida pubblicazioni ed affissi devo-

---

(7) Ne' due giorni consecutivi a ciascuna grida „ e pubblicazione saranno apposti degli affissi all' „ albero maestro del bastimento sequestrato;

„ Alla porta principale del luogo ove si fan- „ no le subaste degli stabili;

„ Nella pubblica piazza, e sul molo del por- „ to, ove il bastimento è ancorato, come pure „ alla borsa del commercio. — Cit. Regolam. di Comm. art. 197.

no indicare il nome e cognome la professione ed il domicilio reale dell'attore, onde il debitore possa soddisfare il credito ed estinguere la obbligazione colla reale offerta. Inoltre devono esprimere i titoli, pei quali si agisce, e lo ammontare della somma che al medesimo attore si deve. Devono quindi manifestare la elezione del domicilio dell'attore per la prosecuzione del giudizio tanto dove risiede il tribunale quanto dove ancorato è, il bastimento. Devono anche dire il nome cognome e domicilio del proprietario del bastimento, sebbene con ogni diritto il medesimo proprietario non si chiami dal creditore in giudizio. Devono pure significare il nome del bastimento, ed il nome del capitano quando il capitano è armato od in armamento. Devono finalmente far conoscere la portata del bastimento, il luogo dove giace e galleggia, il nome e cognome del causidico quando sia stato deputato a comparire per l'attore, la prima offerta del prezzo, ed i giorni nei quali saranno ricevute le offerte (8).

---

(8) Le gride pubblicazioni ed affissi devono in-
,, dicare ,

19 Le offerte si hanno per nulle, e non possono farsi avanti la prima grida e pubblicazione. Possono farsi dopo la prima grida e pubblicazione senza aspettare la seconda e la terza; ma, per esser valide, devono farsi nel giorno indicato dallo affisso. L'officiale, ch'è competente a ricevere le offerte per gli stabili da subastarsi, non accetta le offerte che sono minori delle precedenti; ma conti-

---

,, I nomi, la professione, ed abitazione dell' ,, attore,

,, I titoli in virtù de' quali agisce,

,, L'ammontare della somma, che gli è dovuta,

,, L'elezione di domicilio da lui fatta nel luo- ,, go ove risiede il tribunale, e nel luogo ove il ,, bastimento è ancorato;

,, I nomi, e il domicilio del proprietario del ,, bastimento sequestrato;

,, Il nome del bastimento, e se è armato, ,, o in armamento, quello del capitano;

,, La portata del bastimento;

,, Il luogo ove è giacente, o galleggiante;

,, Il nome del procuratore, che comparisce ,, per l'attore se fu deputato;

,, La prima offerta del prezzo;

,, I giorni, nei quali saranno ricevute le of- ,, ferte. - Cit. Regol. di Comm. art. 198.

nua a ricevere le offerte maggiori dopo ciascuna grida in un giorno determinato con un suo annunzio scritto nel processo verbale (9).

20. Dopo il secondo affisso della terza grida e pubblicazione nel giorno che nell'affisso stesso si è stabilito con certezza, la delibera o l'aggiudicazione si compie senz' altra forma ulteriore di atti che di una candela, la quale si accende e si fa estinguere per misurare l'ultimo periodo del tempo perentorio di ogni azione contro la delibera od aggiudicazione che in quel momento si effettua. L' uso della candela si è conservato, per essere un segno dalla consuetudine più conosciuto a dimostrare il termine perentorio delle delibere od aggiudicazioni. Quindi è che con tal segno si fa l'ultimo possibile invito a vantaggio del debitore, che ha diritto alla somma

(9) Dopo la prima grida, le offerte saranno ri-
„ cevute il giorno indicato dall' affisso.

„ L' officiale che è competente a ricevere le
„ offerte per gli stabili subastati, continua a ri-
„ cevere le maggiori offerte, dopo ciascuna grida
„ di otto in otto giorni, in un giorno certo e de-
„ terminato con un suo annunzio scritto nel pro-
„ cesso verbale. - Cit. Regol. di Comm. art. 199.

ch' eccede la soddisfazione del debito. La grossezza della candela è pure determinata dall' uso, ed è un pezzo di cera circa un oncia di peso romano. La delibera si fa in favore di chi maggiormente offerisce. Può anche fare la offerta l'attore, quando però non vi è alcun offerente. In questo caso però lo attore ha diritto di avere per se la delibera del bastimento col valore diminuito da una terza parte sulla stima che del medesimo bastimento si è fatta (10). È vero che i bastimenti sono mobili, e come tali nello essere aggiudicati dovrebbero ammettere una diminuzione di una sola quarta parte di prezzo (11); ma i bastimenti sono reputati capi-

---

(10) Mancando altre offerte „ il fondo sarà ag-„ giudicato al creditore, qualunque egli sia, per „ *un terzo meno della stima* contenuta nella re-„ lazione. - Moto proprio di Leone XII sulla Rifor. della proc. civ. art. 827.

(11) Per qualunque causa non si effettui la de-„ libera, si ripeterà l'incanto con la rinnovazio-„ ne degli avvisi da affiggersi, come sopra, non „ prima però di tre giorni dall'incanto precedente, „ nè più oltre di otto. E non essendovi oblatori

tali stabili specialmente nelle vendite coattive che si fanno dai creditori in sequela dell'affezione dei medesimi bastimenti, la quale affezione produce gli stessi effetti della ipoteca sopra gli stabili. Questa delibera domandata dallo attore ed allo attore conceduta colla sudetta diminuzione di prezzo si chiama propriamente aggiudicazione. Prima però di venire all'aggiudicazione e quando però, senza richiesta di aggiudicazione, non esiste alcuna offerta, prima che lo attore possa procedere alla stessa aggiudicazione o ad atti esecutorii, l'officiale destinato a ricevere le offerte *dovrà in questo solo caso,* a nostro avviso, e non già *in ogni caso potrà,* come sembra in apparenza che dica la legge, attendere una dilazione di otto giorni; e dovrà, quando è vana la prima, attendere anche una altra eguale dilazione. Dopo queste due ultime dilazioni, non si può alcuna eccezione opporre all'aggiudicazione o ad altri atti esecutorii che nuovamente dallo attore con-

---

„ sopra la stima, potrà il creditore chiedere l'ag-
„ giudicazione per *un quarto sotto il valore della*
„ *stima*. - Cit. Mot. propr. art. 787.

tro il proprietario si vogliono intraprendere. Queste dilazioni estreme saranno pubblicate coll' affissione (12).

21 Quando poi cade il sequestro sopra uno o più bastimenti, il cui complessivo valore non supera dieci tonnellate, la delibera od aggiudicazione non sarà fatta nella borsa di commercio; ma nel luogo solito dove si effettuano le delibere ed aggiudicazioni che hanno luogo o nei giudizi dei civili contratti. Per procedere alla delibera ed aggiudicazione di questi piccoli bastimenti non si osservano le forme che sono stabilite pei grandi bastimenti; ma si lascia percorrere, prima di compier la vendita, il periodo intiero di soli otto giorni dalla notifica del sequestro e dalla citazione al debitore per la vendita e non già dal decreto con cui la stessa vendita si autorizza. Dopo la notifica e citazione sudet-

(12) Dopo la terza grida, l'aggiudicazione è „ fatta al maggiore ed ultimo offerente, ad estinzione di candela, senz'altra formalità.

„ L'officiale sudetto può accordare una, o „ due dilazioni, di otto giorni ciascuna.

„ Saranno esse pubblicate, ed affisse. - Regol. provv. di Comm. art. 200.

ta, nel decorso dei sudetti otto giorni alla medesima vendita si premette una pubblicazione e si rinnuova per tre giorni consecutivi collo affiggere solamente un avviso tanto alla esterna parte della porta del luogo dove si deve deliberare, quanto sul molo dove stanno questi piccoli bastimenti, come anche sopra l'albero di ciascuno di essi, o, se sono senz'albero, sopra una parte più esterna e visibile dei medesimi (13).

22 Quando il bastimento si è deliberato; il capitano cessa dalle sue funzioni, ed il diritto solamente gli resta di ricorrere per la indennità contro chi di ragione (14).

---

(13) Se il sequestro cade sopra barche, scia-„ luppe, ed altri bastimenti della portata di dieci „ tonnellate o meno; la delibera sarà fatta al luo-„ go consueto, dopo che avrà avuto luogo la pub-„ blicazione sopra il molo per tre giorni conse-„ cutivi con un affisso all'albero, o in mancanza „ in altro luogo apparente del bastimento, ed alla „ porta del luogo ove si deve deliberare.

„ Si lascierà trascorrere lo spazio di otto gior-„ ni intieri fra la notificazione del sequestro, e la „ vendita. - Cit. Regol. di Comm. art. 201.

(14) La delibera del bastimento fa cessare le

23 I deliberatarii dei bastimenti di qualsisia portata saranno tenuti a pagare o depositare senza spese il prezzo della delibera entro ventiquattro ore alla cancelleria del tribunale di commercio, sotto pena di esservi obbligato collo arresto personale. Quantunque gli atti esecutorii si sieno fatti avanti al tribunale ordinario; pure il pagamento od il deposito si deve fare nella cancelleria del tribunale di commercio. Imperciocchè il tribunale ordinario ha ordinato la esecuzione di ciò che aveva ordinato il tribunale di commercio, innanzi al quale il creditore ha mostrato i titoli del suo credito, ed innanzi al quale deve avere il pagamento per la estinzione dei titoli che gli diedero il diritto di domandarlo e di ottenerlo.

24 Se si dasse il caso che il prezzo della delibera non fosse pagato nè depositato entro il termine dalla legge voluto, il bastimento sarà rimesso in vendita e nuovamente deliberato al migliore offerente che comparisce

---

„ funzioni del capitano, salvo a lui il ricorso per „ la indennità, contro chi di ragione. - Cit. Regol. di Comm. art. 202.

dopo la prima delibera. Per procedere solamente alla nuova delibera se ne fa la pubblicazione con un solo affisso da porsi nei luoghi stabiliti secondo il prezzo del bastimento maggiore o minore di dieci tonnellate. Quest' affissione si dovrà fare nel giorno immediatamente che segue al non effettuato pagamento o deposito del prezzo di prima delibera. Tre giorni dopo quest' affissione, si viene alla delibera nuova. Se non comparisce alcun oblatore nuovo, il deliberatario precedente non soffre la pena di vedersi rapire il bastimento ch' egli giudizialmente ha comprato. Intanto però egli rimane in arresto della sua persona per il prezzo ch' egli deve pagare per lo acquisto che ha fatto. Egli non ha la consegna del bastimento che a lui si è venduto; perchè il venditore lo tiene come in pegno sino alla sua intiera soddisfazione. Non può supplire al pegno la propria persona del compratore arrestato. Imperciocchè il personale arresto non solamente accresce la sicurezza del venditore; ma è una pena della frode dal compratore commessa nello aver escluso o tentato di escludere gli altri compratori con una offerta di prezzo senza essere in ista-

to di poterlo pagare. Quando il bastimento si è posto in vendita, si è dimostrato che in luogo del bastimento si voleva dal creditore il danaro. Quando uno ha impedito che al bastimento il danaro fosse sostituito, ha recato danno agli altrui affari. Questo danno dev'essere riparato. Quindi è che il primo deliberatario sarà sciolto dallo arresto personale, se un nuovo deliberatario entro ventiquattr' ore dopo la delibera paga il prezzo della delibera nuova e con questo copre tanto il prezzo della prima delibera quanto lo ammontare di tutte le spese danni ed interessi fino al punto del pagamento. Quando però il prezzo della nuova delibera non giunga a pareggiare tanto il valore della prima delibera quanto la somma complessiva dei suddetti danni spese ed interessi, il secondo deliberatario col pagamento della seconda delibera si prende il bastimento; ma il primo deliberatario rimane personalmente in arresto finchè non ha pagato ciò che manca alla seconda delibera per formare la somma tanto della delibera precedente quanto dei danni spese ed interessi. La persona del primo deliberatario continua ad essere in arresto tanto per sicurezza

del prezzo mancante quanto per pena del danno prodotto. Se il posteriore deliberatario si trova in concorso del deliberatario precedente a pagare dentro ventiquattr'ore la istessa somma dopo la ultima delibera, il primo deliberatario dev' esser preferito; ma conviene che con detta somma sia pagato tanto il prezzo della prima delibera quanto ogni danno spesa ed interesse. Se il prezzo della seconda delibera eccedesse la somma complessiva tanto della prima delibera quanto d'ogni spesa danno ed interesse, anche in questo caso il primo deliberatario dev' essere anteposto nello sborsare lo stesso esuberante valore (15).

---

(15) I deliberatari dei bastimenti di qualsisia portata saranno tenuti di pagare il prezzo della delibera nello spazio di ventiquattr' ore, o di depositarlo, senza spese, alla cancelleria del tribunale di commercio, sotto pena di esservi obbligati coll' arresto personale.

,, In mancanza di pagamento o di deposito, il bastimento sarà rimesso in vendita e deliberato, tre giorni dopo eseguita una nuova pubblicazione, ed un unico affisso, a nuovo incanto a danno dei deliberatari, i quali saranno egualmente sottomessi all' arresto personale pel

25 I compratori del bastimento sequestrato, quando vorranno reclamare i loro diritti, dovranno farne la istanza nella cancelleria del tribunale avanti cui si procede per gli atti esecutorii. Tale domanda dovrà essere notificata nella porta esterna della stessa cancelleria agl' interessati che personalmente o per legittimo rappresentante ivi vanno a proseguire gli atti col sequestro introdotti.

26 Quando i comproprietari non formano le istanze nello indicato modo, le medesime si considerano come non fatte. Se poi esse nelle prescritte forme sono fatte dopo la consegna del prezzo ricavato dalla delibera, i comproprietari perdono ogni azione contro il deliberatario. Sè però i detti comproprietari facciano regolarmente la domanda dopo la delibera e prima della consegna del prezzo; tali domande stanno in luogo di un sequestro, e di loro natura inibiscono la consegna del denaro che dalla delibera si è riavuto e che si deve ricercare (16).

„ pagamento di cio che manca, dei danni, degli „ interessi, e delle spese. - Cit. Regol. di Comm. art. 203.

(16) Le domande per diritti reclamati sul ba-

27 Dentro i tre giorni che passano dalla notifica del sequestro al debitore fino al giorno in cui si porta in pubblica udienza del giudice la domanda promossa per la vendita nel medesimo atto della sudetta notifica, il sequestrante dovrà produrre i titoli della sua azione ed il debitore quelli della sua opposizione (17).

28 La consegna del denaro ricavato dalla delibera non si potrà dare al sequestrante e neppure al debitore la esuberanza senza che sieno decorsi tre giorni dalla delibera

---

„ stimento di uno o più comproprietari saranno
„ formate e notificate alla cancelleria del tribunale
„ prima della delibera.

„ Se le domande dei detti comproprietari non
„ sono formati che dopo la delibera, esse saranno
„ considerate, e ritenute *ipso jure* come sequestri
„ per inibire la consegna delle somme provenienti
„ dalla vendita. - Cit. Regol. di Comm. art. 204.

(17) L'attore, ossia il sequestrante avrà tre
„ giorni di tempo per presentare i suoi titoli.

„ Il convenuto avrà tre giorni per contradire.

„ La causa sarà portata all'udienza sopra una
„ semplice citazione. - Cit. Regolam. di Comm. art. 205.

stessa; giacchè dentro questi tre giorni la legge ammette i sequestri degli altri creditori (18).

29 Tanto il sequestrante quanto il sequestrato hanno diritto di chiedere con una semplice e giudiziale intimazione a quei creditori, che di nuovo si presentano con domande inibitorie per la consegna del danaro, di produrre in cancelleria nel termine di tre giorni dalla intimazione stessa i titoli delle loro pretensioni. Scorso anche questo termine senza tale produzione, si deve distribuire il danaro senza ulteriore ritardo e senza comprendere nella medesima distribuzione i creditori che non hanno prodotto i titoli, pei quali furono legalmente intimati (19).

---

(18) I sequestri per inibire la consegna del prez-
„ zo saranno ricevuti entro tre giorni consecutivi
„ a quello della delibera: passato questo tempo,
„ essi non saranno più ammessi. - Cit. Regol. di Comm. art. 206.

(19) I creditori sequestranti sono tenuti di pro-
„ durre alla cancelleria i loro titoli di credito nei
„ tre giorni che seguono l'intimazione fatta loro
„ dal creditore istante, o dal terzo sequestrato, in
„ mancanza di che si procederà alla distribuzione

30 I creditori poi, che sono compresi a partecipare della distribuzione di danaro nella delibera ricavato, devono essere graduati secondo il loro respettivo privilegio per la somma tanto del capitale quanto di ogni danno spesa ed interesse. I creditori non privilegiati devono anch'essi riunire la somma complessiva dei loro titoli; ma per essi e fra essi la distribuzione del danaro sarà secondo lo ammontare dei loro crediti proporzionata (20).

31 Il bastimento ch'è pronto a far vela e che si dice galleggiante, ad alcun sequestro non è sottoposto. Si eccettua però il caso che sia il bastimento affetto ai debiti contratti dal proprietario per fare il viaggio a cui attualmente s'accinge. In questo solo caso si

---

„ del prezzo della vendita senza che essi vi sieno „ compresi. - Cit. Regol. di Comm. art. 207.

(20) La graduazione dei creditori, e la distri„ buzione del prezzo sono fatte fra i creditori pri„ vilegiati, nell'ordine prescritto dall'art. 185 e „ fra gli altri creditori a proporzione dei loro crediti.

„ Qualunque creditore graduato lo è tanto pel „ capitale quanto per gl'interessi, e le spese. - Cit. Regol. di Comm. art. 208.

può sequestrare anche un bastimento che sta per partire; ma questo bastimento si può anche da questo sequestrante liberare colla esibizione di una sicurtà valida e solidale. Si reputa poi che il bastimento pronto è a far vela quando per fare il viaggio il capitano è munito delle sue spedizioni (21).

32 I bastimenti che non si affondano dopo esser posti sopra liquido elemento, sempre ivi galleggiano. Si dice però che propriamente il bastimento sia galleggiante, quando non si trova raccomandato ad alcuna corda o catena ferma nel porto o nel lido. Il bastimento galleggiante può essersi fuori della spiaggia o del porto ancorato, per burasca o per qualche vento contrario al suo viaggio e per qualche timore di corsari; ma quando è

---

(21) Il bastimento pronto a far vela non è sog-
„ getto a sequestro, eccetto che pei crediti con-
„ tratti pel viaggio che sta per fare; ed anche in
„ questo ultimo caso, la sicurtà per questi debiti
„ impedisce il sequestro.

„ Il bastimento è riputato pronto a far vela,
„ allorchè il capitano è munito delle sue spedi-
„ zioni pel viaggio. - Cit. Regol. di Comm. art. 209.

galleggiante, o parte carico o si dirigge a caricare.

33 Quando il bastimento galleggiante si sequestrasse per essere poscia venduto, il danno sarebbe troppo esteso. Imperciocchè le spese di carico e di scarico sarebbero inevitabili e senza profitto. Inoltre i consumatori forastieri rimarrebbero senza consumo per lo ritardo delle merci che per essi abbisognano e che per essi erano già caricate. Anche i fabbricatori locali rimarrebbero defraudati dei loro capitali con rimaner senza vendita, che i mezzi danno di continuare o di accrescere i lavori a riparo dei loro bisogni. È molto poi maggiore il danno che si potrebbe recare col sequestro, se il bastimento fosse destinato a soccorrere anche coi viveri le popolazioni o le flotte o le armate.

34 Il creditore deve imputare alla propria negligenza il danno che gli avviene dalla proibizione di sequestrare il bastimento, dopo che si trova nello stato che si chiama galleggiante. In questo stato il bastimento si considera come fosse già partito. Se poi dalla negligenza del creditore privilegiato si è lasciato il bastimento uscire dal porto, il dan-

no consisterà nella tardanza di soddisfazione; ma il privilegio non perde il suo grado, ed il creditore non privilegiato accresce la sua sicurezza con attendere che il bastimento ritorni col profitto del suo viaggio. Ciò maggiormente si deve ammettere, quando si considera, come noi abbiamo anche osservato, che nel diritto commerciale si è provveduto contro la frode dei proprietari del bastimento che volessero vendere il medesimo bastimento per non soddisfare i suoi debiti.

CAPO TERZO

DEI PROPRIETARI DI BASTIMENTO E DEGLI ESERCITORI OD. ARMATORI.

1. Conosciuto cosa sia bastimento, e veduti gli effetti dell'affezione che ha pei diritti del creditore; conviene adesso esaminare chi sia ed a quali leggi sia pure sottoposto il proprietario dello stesso bastimento. Il proprietario del bastimento è tanto quegli che ne ha esclusivamente il dominio, quanto quegli che ne prende il frutto ed è il rappresentante con illimitato potere di chi ne ha il dominio e che non crede di esercitarlo. Il diritto commerciale non riconosce altro proprietario nei bastimenti, se non chi esercita legalmente gli atti di proprietà e di dominio. *Il proprietario del bastimento* si chiama pure *partecipe del bastimento*, se la proprietà è divisa in carati o porzioni. Tanto però quando uno solo è il proprietario come quando sono molti, si chiama sempre anche *esercitore* chiunque rappresenta la proprietà del bastimento. L'esercitore si chiama pure *armatore.*

Nelle odierne leggi commerciali è anzi più in uso la denominazione di *armatore*, che quella di *esercitore;* sebbene sieno sinonimi.

2 I romani per attendere alle conquiste guerriere non mettevano la mercatura fra le nobili professioni. Quindi la romana nobiltà istituiva pure i liberti od i libertini ed anche i servi ad apparire proprietari dei mercantili bastimenti. Siccome dunque proprietario non è del bastimento chiunque n'esercita la negoziazione; così, per esprimere in un solo vocabolo la persona legittima che presiede alla proprietà di un mercantile bastimento sia egli l'immediato proprietario od il suo rappresentante, il nome si è introdotto di *esercitore* (1). Sebbene non fosse l'esercitore il proprietario assoluto del bastimento; pure anch'egli rimane personalmente e solidalmente obbligato in tutte le sue contrattazioni.

3 L'esercitore viene da molti assimilato all'istitore; ma questi, per ciò che riguarda

---

(1) Sed et si sic praeposuit, ut plerumque fa-
„ ciunt, ne alter sine altero quid gerat qui con-
„ traxit cum uno sibi imputabit. - Leg. 1. §. 14.
ff. de Exercit. Act.

i propri doveri verso il proprietario, è uguale all' istitore, e per ciò che riguarda l' interesse dei terzi, egli dallo istitore assai è differente. L' esercitore in fatti è un vero commerciante. Se le negoziazioni sono per altrui conto, l'interesse del vero principale rimane occulto nei commerciali contratti, e contro gli esercitori i contraenti hanno diritto di andare per lo adempimento delle obbligazioni, e l' azione che da questo diritto è prodotta dicesi *azione esercitoria*. L' *azione* dunque che si ha contro il proprietario o proprietari del bastimento si chiama *esercitoria*. Dunque l' *azione esercitoria* è il diritto di far valere le proprie ragioni contro gli esercitori che sono i proprietari dei bastimenti (2). Egli ha

---

(2) Utilitatem hujus edicti patere nemo est, qui „ ignoret. Nam cum interdum ignari cujus sint con- „ ditionis, vel quales cum magistris propter navi- „ gandi necessitatem contrahamus: quum fuit, eum „ qui magistrum navi imposuit, teneri: ut tenetur „ qui institorem tabernae vel negotio praeposuit, „ cum sit major necessitas contrahendi cum ma- „ gistro, quam institore: quippe vel patitur, ut „ de conditione quis institoris dispiciat, et sic con-

la civile responsabilità di tutto ciò che fa il capitano del suo bastimento relativamente al medesimo bastimento ed alla spedizione. Se però il capitano abbandona il bastimento; i fatti, che seguono questo abbandono, non possono essere più al bastimento relativi. In ciò dunque non vi è responsabilità nel proprietario del bastimento. Questa responsabilità cessa nel medesimo proprietario, quando egli noleggia il suo bastimento; giacchè col nolo se ne trasferisce la transitoria proprietà nell' affittuario che rimane nella responsabilità del proprietario durante la proprietà che collo affitto possiede (3).

„ trahat: in navis magistro non ita. Nam inter„ dum locus, tempus non patitur plenius delibe„ randi consilium. Magistrum navis accipere de„ bemus, cui totius navis cura mandata est. - Leg. 1. in princ. ff. de exercit. act. - Exercitorem autem „ eum dicimus, ad quem obventiones et reditus „ omnes perveniunt: sive is dominus navis sit, sive „ a domino navem per avversionem conduxerit, „ vel ad tempus, vel in perpetuum. Ibi §. 15.

(3) Qualunque proprietario di bastimento è ci„ vilmente responsabile pei fatti del capitano in „ ciò, che concerne il bastimento e la spedizione.

4 Il proprietario nel conferire l'esercizio del dominio ad un altro non può impedire che questi chiami chiunque altri ad ajuto e rappresentante; poichè un tale divieto sarebbe contradittorio all'esercizio del dominio (4). Chi ajuta e rappresenta l'esercitore ha in se i diritti ed i doveri dell'istitore, e questi diritti e doveri già da noi estesamente sono stati osservati (5).

5 Sebbene sia diverso l'officio del capitano da quello di esercitore; pure nel medesimo capitano anche l'officio di esercitore si può facilmente riunire.

6 Ogni fatto dell'esercitore non può esser garantito dal proprietario. Pel fatto dell'esercitore sempre rimane obbligato il bastimento con tutto ciò che nel bastimento esiste, quantunque all'esercitore non appartenga. Rima-

---

„ La responsabilità cessa coll'abbandono del ba-
„ stimento e del nolo. - Reg.provv. di Comm. art. 210.

(4) Finge enim, et nominatim eum prohibuisse „ NE TITIO MAGISTRO UTARIS. Dicendum tamen erit, eo usque producendam utilitatem na„ vigantium. - Leg. 1. §. 5. in fin. ff. de Exercit. act.

(5) Si vegga il cap. 14 del lib. I.

ne anche obbligato il proprietario; se la obbligazione da un contratto deriva, da cui ricevuto abbia il proprietario un profitto. Allora il diritto dello esercitore nel creditore si trasferisce, e coll'azione dell'esercitore contro lo stesso proprietario si agisce. Questa è l'azione che si chiama *de in rem verso*; (6) perchè alcuno non deve ricavar profitto a danno delle altrui sostanze (7).

7 Il fatto delle persone che ajutano l'esercitore e che agiscono per di lui commissione si deve dallo stesso esercitore garantire (8).

8 L'esercitore non può restare obbligato per un capitale di un più grande valore del bastimento e delle merci, la di cui proprietà

(6) Ut regulariter dicimus totiens de in rem „ verso esse actionem: quibus casibus procurator „ mandati, vel qui negotia gessit, negotiorum ge- „ storum haberet actionem, quotiensque aliquid con- „ sumpsit servus, ut aut meliorem rem dominus „ habuerit, aut non deteriorem. - Leg. 3. §. 2. ff. de in rem verso.

(7) Si osservi nel lib. I la nota 16 del cap. 20.

(8) Omnia facta magistri debet praestare, qui „ eum praeposuit; alioquin contrahentes decipe- „ rentur. - Leg. 1. §. 5. ff. de Exercit. act.

da esso viene rappresentata, e neppure per contratti estranei al medesimo bastimento ed alle medesime merci.

9 Sebbene non ci abbia alcuna parte il vero proprietario; tuttavia il bastimento e le merci sempre rimangono obbligati anche per soddisfare il Pubblico dei delitti e delle colpe dallo esercitore commesse. In questo caso il proprietario ha diritto contro l'esercitore di esserne risarcito.

10 Il risarcimento è dovuto sulla persona e sopra i beni dell'esercitore, sebbene per la età egli fosse un minore. Se l'esercitore figlio è di famiglia, e se il padre soltanto è sciente della qualità di esercitore nel figlio; egli deve coi beni al figlio in qualunque maniera spettanti soddisfare le sue obbligazioni. Quando questi beni non fossero alla soddisfazione sufficienti delle varie obbligazioni dal figlio legittimamente contratte, i creditori colla esercitoria hanno l'azione tributoria e per contributo devono essere in proporzione pagati.

11 Se il padrone ha diritto all'uso frutto dei beni del figlio, i creditori potranno procedere allo acquisto del dominio diretto; ma

il dominio utile dei medesimi beni non si può perdere dal padre senza il proprio suo fatto.

12 Anche il padre perde il dominio utile sopra i beni del figlio per soddisfare alle obbligazioni dal figlio stesso com' esercitore contratte, se nello impiego del figlio anche il padre si sia mischiato e non abbia espressamente almeno manifestato il consenso e l'approvazione: e siccome in questo caso si presume che il figlio di famiglia per paterno impulso e per comune profitto insieme col padre abbia operato; così rimangono il figlio ed il padre nella esercitoria azione *solidalmente* obbligati (9). L'azione però personale non diviene mai solidale, quando il consenso non sia stato chiaramente espresso (10).

---

(9) Ne ex alterius re merceve alii indemnes ,, fiant alii damnum sentiant. - Leg. 5. §. 16. ff. de Tribut. act.

(10) Sed si sciente dumtaxat, NON ETIAM ,, VOLENTE, cum magistro contractum sit, utrum ,, quasi involentem damus actionem IN SOLIDUM, ,, an vero exemplo tributoriae dabimur? In re igi- ,, tur DUBIA melius est verbis edicti servire: ET ,, NEQUE SCIENTIAM SOLAM ET NUDAM

13 Il proprietario del bastimento equipaggiato anche per la guerra è inoltre responsabile di ciò che dentro il bastimento si fa da chi si trova nel medesimo bastimento a carico di altri o del pubblico con azioni anche criminose. Questa responsabilità non è limitata, se il proprietario è partecipe o complice del fatto. Fuori però di questo caso, è limitata la responsabilità sino alla concorrenza della somma, cui ascende la cauzione che si esigge da chi in un bastimento entra o solo o con equipaggio; ed anzi, quando non esiste alcuna cauzione, non vi è alcuna legge che sottoponga il proprietario del bastimento alla minima responsabilità per fatti commessi nel suo bastimento da persone colle quali ha un avventizio interesse ed un' avventizia conoscenza, e non già come del suo capitano a cui lasciò perfino del bastimento il governo (11).

„ patris dominive in navibus onerare: neque in „ peculiaribus mercibus voluntatem extendere ad so- „ lidi obligationem. - Leg. 1. §. 20. ff. de Exercit. act.

(11) I proprietari di bastimenti equipaggiati in „ guerra non saranno tuttavia responsabili dei de-

14 Il bastimento che al capitano è affidato, non è una locazione d'industria. In fatti non s'incarica egli del trasporto; ma è un semplice custode che dipende dal proprietario del bastimento. Il proprietario del bastimento loca il suo legno; e loca pure la sua industria, quando s'incarica dei trasporti. Il capitano dal proprietario intieramente dipende. Egli si può paragonare ad un commissionario, la di cui commissione finisce colla revoca senza obbligazione di allegarne i motivi.

15 Quindi è che se il proprietario del bastimento si avvede di non poter aver piena e continua fiducia nel suo capitano, può a sua posta sempre congedarlo per disfarsene, senza esporsi alla rifazione di alcun danno che potrebbe avvenirgli col toglierlo dal suo servizio. Ha luogo la rifazione dei danni che potrebbero verificarsi in un capitano di bastimento nello esser espulso, quando que-

---

„ litti e delle depredazioni commesse in mare dalla
„ gente di guerra che si trova sui loro bastimenti
„ o dall' equipaggio, se non che sino alla con-
„ correnza della somma per la quale avranno data
„ cauzione, a meno che non ne sieno partecipi
„ o complici. - Regol. provv. di Comm. art. 211.

sto fosse venuto al servizio del bastimento colla condizione di esserne risarcito. La legge non si oppone alla stipolazione di questo patto, ma la stessa legge non ammette per diritto alcun risarcimento (12).

16 Il capitano, quando sia comproprietario, non può essere destituito, e quando abbia una porzione eguale od eccedente la metà del bastimento. Se poi il capitano del bastimento ha una porzione inferiore, può essere espulso dalla sua qualifica, benchè sia comproprietario. La comproprietà non concede il diritto di esser capitano anche quando l'altro comproprietario non voglia. Il comproprietario però nello essere rimosso da capitano, siccome ha la facoltà di rimuovere o di non approvare un altro capitano, e siccome anche un altro capitano con qualunque approvazione si troverebbe in istato di essere in maggiore di lui fiducia presso il comproprietario; così il medesimo compro-

(12) Il proprietario può congedare il capitano. „ Non vi è luogo all' indennita, se non vi „ è convenzione in iscritto. - Cit. Regol. di Comm. art. 212.

prietario nello essere rimosso da capitano può opporsi alla elezione di un altro capitano. In questo caso il bastimento senza capitano diverrebbe un capitale infruttifero. Quindi è che il comproprietario nello essere rimosso da capitano, se non vuò convenire in altra elezione, dal comproprietario può essere obbligato a ricevere e può obbligare il comproprietario a dargli lo rimborso della quota che per la comproprietà gli appartiene. Lo ammontare poi di questa porzione viene determinato da periti scelti d'accordo o nominati d'officio (13).

17 I comproprietari di un bastimento hanno un dominio con una specie di società che perfino differisce dalle altre società mercantili. È contrario il diritto commerciale alla legge del diritto comune, che ai soci di

---

(13) Se il capitano congedato è comproprietario „ del bastimento può rinunziare alla comproprietà, „ ed esigere il rimborso della quota che gli ap- „ partiene.

„ L'ammontare di questa è determinato da „ periti scelti d'accordo, e nominati d'officio. - Cit. Regol. di Comm. art. 213.

un contratto la facoltà concede di opporsi alle innovazioni (14).

---

(14) Item Mela scribit, si vicini semipedes in-
„ ter se contulerunt, ut ibi cratitium parietem in-
„ ter se aedificarent ad onera utriusque sustinenda,
„ deinde aedificato pariete, alter in eum immitti
„ non patiatur, pro socio agendum. Idemque et
„ si aream in commune emerint, ne luminibus suis
„ officeretur, et alteri tradita sit, nec praestet al-
„ teri quod convenit, pro socio actionem esse. -
Leg. 52. §. 13. ff. Pro socio. - Si in area com-
„ muni aedificare velis, SOCIUS PROHIBENDI
„ JUS HABET: quamvis tu aedificandi jus habeas
„ a vicino concessum: quia, invito socio, in jure
„ communi non habeas jus aedificandi. - Leg. 27.
§. 1. de servit. praedior. urban. - Sabinus in re com-
„ muni neminem dominorum jure facere quicquam,
„ invito altero, posse. Unde manifestum est, „pro-
„ hibendi jus esse: in re enim potiorem causam
„ esse prohibentis constat. Sed etsi in communi
„ prohiberi socius a socio, *ne quid faciat*, po-
„ test, si cum prohibere poterat, hoc praetermisit:
„ et ideo per communi dividundo actionem dam-
„ num sarciri poterit. Sin autem facienti consensi,
„ nec pro damno habet actionem. Quod si quid
„ absente socio, ad laesionem ejus fecit: tunc etiam
„ tollere cogitur. - Leg. 28. ff. de comm. divid. -
„ Jure communi POTIOR EST CONDITIO PRO-
„ HIBENTIS. - Cap. 56. de regul. jur. in sexto.

18 Quando sono più i proprietari di un bastimento; quello che ha una parte maggiore di dominio può a proprio modo deliberare sul comune interesse, non ostante la opposizione del comproprietario. Questa opposizione però può validamente aver luogo, quando sono più di due i comproprietari di un bastimento; poichè il proprietario, che ci ha una parte maggiore di dominio relativamente agli altri singolarmente presi, può la sua parte esser minore se si considera con rapporto agli altri presi complessivamente. Quindi è che se i comproprietari si uniscono in una sola determinazione fino alla concorrenza nella proprietà di una parte maggiore, allora questa maggiorità può deliberare a suo modo, ad onta della contraria volontà di chi forma da se o con altri una parte minore. Noi adottiamo la espressione di parte *maggiore* piuttostochè di parte *superiore alla metà del valore*; poichè ci sembra che colla nostra espressione si conosca meglio lo spirito della legge. In fatti quando i comproprietari sono vari, questi possono dividersi in più parti, senza che ciascuna formi, anche colla unione ad esse, *la parte superiore della metà del*

valore. In questo caso il bastimento sarebbe sottoposto ad essere per tutti un capitale infruttifero, senza sapere o potere ubbidire ad alcuno. Dunque chi ha la parte *maggiore* nella proprietà del bastimento, è quegli che a sua posta delibera sul comune interesse.

19 Sebbene poi sia eguale la porzione di uno o più comproprietari, che domandano la vendita del bastimento all'incanto; pure l'altro od altri comproprietari costituenti l'altra eguale porzione non possono impedire questa vendita, quando non ci sia una contraria convenzione, a cui abbiano i comproprietari fatto una rinunzia precedente a questo loro diritto (15).

---

(15) Per tutto ciò, che riguarda l'interesse co-
„ mune dei proprietari di un bastimento, la de-
„ liberazione della maggiorità è adottata.

„ La maggiorità si determina da una por-
„ zione d'interesse del bastimento eccedente la metà
„ del di lui valore.

„ La vendita all'incanto del bastimento non
„ può essere accordata che sulla domanda dei pro-
„ prietari formanti insieme la metà dell' interesse
„ totale nel bastimento, se non vi è una con-
„ venzione contraria in iscritto. - Regol. provv. di Comm. art. 214.

20 I comproprietari di un bastimento non possono regolarsi colle leggi fissate per le società di commercio; poichè tanto la unione quanto la disunione delle società commerciali dipende dalla sola volontà dei contraenti. Quando però questa unione non è formata per commerciare e solamente per possedere un capitale che serve al commercio; allora non si tratta dell'esecuzione di un contratto, e soltanto dell'uso di un capitale. Sebbene alcuni dottori pretendino che nella formazione dei carichi la maggioranza di proprietà sul bastimento non possa costringere quelli che una minore proprietà costituiscono; pure noi siamo di contrario avviso per essere il carico di comune interesse, quando il profitto di questo debba essere ripartito in comune a senso degli stessi dottori. Quando i comproprietari di un bastimento fra loro sono scissi, e non si può formare una parte che vinca l'altra nello ammontare della proprietà; in questo caso conviene ricorrere alla volontà di uno o più arbitri secondo il modo di decidere che la legge prescrive nelle controversie fra soci (16). I comproprietari di un

(16) Si osservi il cap 10. del lib. I.

bastimento non possono esser diversi di nazione secondo le leggi austriache, e per sovrana risoluzione esiste un avviso governativo di Trieste del 14 Novembre 1787. Sebbene noi ammiriamo in genere la saviezza degli austriaci regolamenti anche antichi e specialmente di quello della immortale Maria Teresa relativo al commercio; pure nel suddetto avviso di Trieste non sappiamo per nostra parte trovarci molta ragionevolezza. Neppure troviamo alcuna legge uguale nel diritto romano nè in quello di alcun'altra nazione. La maggioranza dei proprietari è quella che deve stabilire la legislazione, a cui è sottoposto il bastimento. Se poi fossero i proprietari tutti di differente Stato, in questo caso stabiliscono la legislazione quelli che insieme formar possono una porzione di proprietà maggiore degli altri. Sebbene questi assieme congiunti una maggiore parte formassero; pure alcuno non può prevalere per stabilire al bastimento il diritto di nazionalità, quando esiste chi è maggiore a stabilire il medesimo nazionale diritto. Nell'Austria non vi può esser luogo ad alcuna questione su questo punto; poichè sono

esclusi gli esteri dalla comproprietà dei bastimenti. In altri luoghi però ci sembra che i litigi non possino esser decisi con diverso metodo di quello che noi abbiamo adottato. Ci è stato supposto che queste controversie non sono astratte, e che si possono realmente verificare; poichè anche nei nostri porti si sono veduti i bastimenti colla comproprietà dei toscani dei levantini dei genovesi e dei lombardi.

CAPO QUARTO

DEL CAPITANO DI UN BASTIMENTO.

1 Capitano di un bastimento è un nome che spetta propriamente a chi è capo nella direzione di un legno da guerra; ma esteso pure si è a chi è capo nella direzione di un grosso legno mercantile. Il nome poi di *padrone* o di *maestro* è quello che propriamente appartiene a chi è capo nella direzione di legno mercantile. Sebbene indistintamente anche nei legni mercantili si usino i nomi di capitano padrone o maestro del bastimento; tuttavia nei mari mediterraneo ed adriatico si costuma maggiormente quello di capitano o padrone, e negli altri quello di capitano o maestro A chi è capo nella direzione delle barche o dei piccoli legni non si può dare giammai la denominazione di capitano. Nel piccolo cabotaggio chi governa il bastimento si chiama però comunemente *padrone* e dai francesi *maestro* e non capitano.

2 Il capitano è quegli dunque, a cui è con-

fidata la condotta di un bastimento e la cura delle mercanzie ivi caricate (1).

3 Il capitano di un bastimento si chiama pure *padrone incaricato*. Si chiamano capitani anche quegli officiali che sono preposti dal Governo ad invigilare e prevenire i disordini che nei porti accadono per cagione dei bastimenti. I doveri di questi capitani sono estesi o limitati secondo quei regolamenti disciplinari dei diversi Governi, dei quali noi non abbiamo preso direttamente a trattare. Lasciamo pertanto di parlare dei *capitanii di porto*, ch' essi propriamente con tal nome si distinguono dai *capitani di bastimento* che nel presente capo formano l' oggetto delle nostre osservazioni.

4 Negli Stati sottoposti all' impero dell' Austria i capitani devono avere venti anni. Presso gli altri Governi non si fa menzione di questa età. Conviene quindi ricorrere alle regole del diritto comune, ed applicare al capitano le leggi che ivi pel mandatario sono

---

(1) Magistrum navis accipere debemus, cui to-
,, *tius navis cura* mandata est. - Leg. 1. §. 1. ff. de Exercit. act.

stabilite. La età di anni 21 compiuti è quella che costituisce l'uomo non minore. Siccome in questa età sono dell'uomo valide le obligazioni; così crediamo che il capitano debba in età esser di anni 21 per essere capace ai doveri, ai quali è stretto per officio suo.

5 Anticamente al capitano si univa l'officio anche di sopracarico. Il sopracarico è quel commissionario dei proprietari del bastimento o delle merci che riscuote i noli nel viaggio acquistati o che fa le spese convenienti per le mercanzie caricate. Quando dunque nella persona del capitano si trovasse anche ai nostri giorni questa riunione d'officio, e quando indistintamente la denominazione di *maestro* e di *naviculare* al capitano venisse conferita; non si deve credere che si sieno posti nel bastimento più capitani. Il capitano del bastimento è il maestro della nave, ed il sopracarico è il naviculare. Neppur noi abbiamo creduto di ommettere questa avvertenza per la interpetrazione delle leggi, che senza quest'avvertenza, confusero anche i più esperti dottori.

6 Il capitano di bastimento anche mercantile occupa un posto sempre onorevole.

Le intere nazioni spesso in loro ripongono la loro sorte, per essere di ciò che abbisognano provvedute. Ciò accade specialmente in tempo di guerra. Il capitano pertanto gode di ogni privilegio militare, ed anche gli è conceduto il diritto di militarmente testare (2).

7 Siccome noi non faremo parola sul divieto al capitano di non sagrificare senza profitto la vita dei suoi guerrieri collo incendio del proprio bastimento, nè sugli altri doveri che appartengono esclusivamente al capitano dei bastimenti da guerra; così neppure parleremo dei gradi, con cui egli è nella milizia distinto. A noi spetta soltanto il parlare del capitano ai mercantili bastimenti preposto.

8 Nell'assunzione del suo officio il capitano include anche tacitamente la sua promessa ed obbligazione di eseguir bene e fedelmente il suo impiego, di prestare ogni

(2) Item navarchos et trierarchos classium jure „ militare posse testari nulla dubitatio est. In clas- „ sibus omnes remiges et nautae milites sunt. Item „ vigiles milites sunt, et jure militari posse te- „ stari nulla dubitatio est. - Leg. unic. de bonor. possess. ex testam.

sua assistenza, come a se stesso, pel bastimento per l'equipaggio e per le merci fino all'ultimo fiato di vita, e di render conto in iscritto di ogni sua operazione nei viaggi.

9 La nomina del capitano di un bastimento mercantile dipende dal proprietario e quella di un bastimento da guerra si fa dal grande ammiraglio. Se mercantile sia il bastimento in viaggio, allora spetta allo ammiragliato del capitano l'approvazione. Il capitano spesso è superiore allo stesso proprietario. Non può però il capitano fare alcun atto che della proprietà sia lesivo. Il capitano è sempre il deputato del Governo per sopraintendere e governare in lontananza il bastimento, ch'è un fondo sottoposto alla giurisdizione nazionale. Il capitano è perciò un magistrato. Egli deve in conseguenza essere maggiore di anni, deve avere uno spirito capace a regolare gli altri, dev'esser di buona morale, e deve in teorica ed in pratica conoscere anche le arti di nautica e di marinerìa. Qualunque capitano o padrone incaricato alla direzione di una nave o altro bastimento è responsabile di ogni anche leggiera colpa nello esercizio delle sue funzioni, ed è responsabile delle mer-

canzie delle quali s'incarica. Egli nello incaricarsene consegna una carta che si chiama *polizza di carico*, che della sudetta responsabilità la obbligazione contiene (3). È in conseguenza di ciò che al proprietario non appartiene di formare lo equipaggio del bastimento, senza il concorso del capitano. A questo poi spetta di stipendiare i marinari e l'altra gente dello stesso equipaggio; poichè se nel bastimento accade qualche danno per cagione de' marinari, al capitano ne appartiene il risarcimento. Quindi è ch'egli principalmente deve pensare alla idoneità della scelta (4). Ciò il capitano può far pure da se stesso

---

(3) Qualunque capitano o padrone incaricato della ,, direzione di una nave, o altro bastimento è re- ,, sponsabile di ogni colpa ANCHE LEGGIERA, ,, nell' esercizio delle sue funzioni. - Regol. provv. di Comm. art. 215. - È responsabile delle mer- ,, canzie, delle quali s' incarica. Egli ne dà una ,, carta d' obbligo. Questa carta di obbligo si chia- ,, ma *polizza di carico*. - Ivi art. 216.

(4) Culpa non intelligitur, si navem petitam ,, tempore navigationis trans mare misit licet ea pe- ,, rierit: nisi si minus idoneis hominibus eam com- ,, misit. - Leg. 16. ff. de rei vind.

dove non dimorano i proprietari; giacchè se questi stanno nello stesso luogo, ne devono essere intesi, e dai medesimi deve per l'approvazione il capitano dipendere (5). Quegli che arma il bastimento ha la libertà di scegliere il capitano; poichè a questi deve il suo stesso bastimento affidare. Al capitano però nello stesso modo non spetta la scelta dell' equipaggio; sebbene sia responsabile delle persone che lo compongono. Il capitano è un mandatario che rappresenta il proprietario od affittuario che arma il bastimento. È vero che questo equipaggio è sotto la sua responsabilità; ma quando l'equipaggio non si fosse scelto a suo modo, egli si può dal suo servizio sottrarre. La legge stabilisce prima che la scelta dei marinari e dell'equipaggio appartiene al capitano: ma siccome poi aggiunge che debba farsi *di concerto* coi proprietari, quan-

---

(5) Appartiene al capitano di formare l'equipaggio della nave di scegliere e stipendiare i ma-
„ rinari ed altra gente di equipaggio, lo che però
„ dovrà fare di concerto coi proprietarii, allorchè
„ sarà nel luogo della loro dimora. - Reg. provv. di Comm. art. 217.

do sieno presenti; così noi crediamo che la espressione *di concerto* equivalga a quella *coll' approvazione*. Più del pericolo della sua responsabilità esposto si troverebbe l'interésse del proprietario, se anche questi non cercasse di fare la scelta di un buon equipaggio; poichè il capitano spesso non è in istato di garantire alcuna obbligazione coi propri beni, ed al proprietario sempre appartiene il capitale del bastimento, e sopra il caricamento ha sempre un profitto. Quindi è che le attribuzioni del capitano si estendono alla scelta dell'equipaggio, per essere questa una operazione di sua propria capacità; ma dev'essere questa scelta di equipaggio dal proprietario approvata.

10 Il capitano tiene un registro o sia giornale nella forma dei libri o registri di commercio (6). Quindi è che questo registro o

---

(6) Il capitano tiene un registro ossia giornale ,, numerato, e firmato da uno dei giudici del tri- ,, bunale di commercio o dal gonfaloniere o da chi ,, ne fa le veci nei luoghi, ove non è tribunale ,, di commercio.

,, Questo registro contiene,

giornale dev' essere numerato e firmato da uno dei giudici del tribunale di commercio o dal gonfaloniere o da chi ne fa le veci nei luoghi, ove non è tribunale di commercio. Questo registro contiene le risoluzioni prese durante il viaggio, lo introito o la spesa riguardante il bastimento, e generalmente tutto ciò che concerne il suo carico, e tuttociò che può dar luogo a rendimento de' conti o introduzione di domanda (7).

11 Il bastimento dev' essere in istato di sicurezza per chi ci pone se stesso o le proprie sostanze. Per questa sicurezza il Governo

---

„ Le risoluzioni prese durante il viaggio;
„ L' introito e la spesa riguardante il basti-
„ mento, e generalmente tuttociò che concerne il
„ suo carico e tutto ciò che può dar luogo a ren-
„ dimento di conti, o introduzione di domanda. -
Cit. Regol. di Comm. art. 218.

(7) Il capitano è obbligato, prima di caricare,
„ di far visitare il suo bastimento, a norma e nelle
„ forme prescritte nei regolamenti.

„ Il processo verbale della visita è deposto
„ nella cancelleria del tribunale di commercio, e
„ se ne rilascia al capitano un estratto. - Cit. Regol.
di Comm. art. 219.

sorveglia con disciplinari regolamenti. Alle pene di questi disciplinari regolamenti è soggetto il capitano, se prima del carico non fa visitare il bastimento, a norma e nelle forme che i medesimi regolamenti prescrivono. Il capitano è sottoposto alla visita voluta da chi dirigge la pubblica polizia. Il medesimo capitano è anzi in obbligazione di provocare la visita ad oggetto di far conoscere autenticamente, se il bastimento sia in istato di viaggiare e questa visita si deve fare prima che il bastimento sia carico. Perchè il capitano non possa sottrarsi alle sudette pene, deve procedere alla visita con atti autentici e solenni, ed il processo verbale della visita dal capitano è deposto nella cancelleria del tribunale di commercio, da cui ne viene rilasciato al medesimo capitano un estratto (8).

(8) Il capitano è obbligato d'avere a bordo,
„ L'atto di proprietà del bastimento;
„ L'atto di nazionalità;
„ Il ruolo dell'equipaggio;
„ Le polizze di carico e i contratti di no-
„ leggio;
„ I processi verbali di visita;
„ Le quietanze di pagamento, o fedi di cau-
„ zione delle dogane. - Cit. Regol. di Comm. art. 220.

12 Il capitano deve seco recare a bordo questo estratto del processo di visita, l'atti che la proprietà del bastimento dimostrano, l'atto di nazionalità, il ruolo dell'equipaggio, le polizze di carico, i contratti di noleggio, le quietanze dei pagamenti doganali o le fedi di cauzione pei medesimi pagamenti, le bollette di transito delle dogane, ed un registro numerato e contrasegnato nelle forme volute dalla legge nei libri o registri dei commercianti per iscrivere tutto ciò che sarà necessario e giustificare nel viaggio la sua condotta.

13 Il capitano deve avere a bordo il documento che la proprietà del bastimento dimostri. I capitani non sono sottoposti a soddisfare tutte le obligazioni a causa del bastimento contratte. Per esser libero da quelle, che non li riguardano, sono costretti a dimostrare a chi spetta il bastimento senza dare alcun dubbio di non sincera o precisa indicazione del proprietario.

14 Ad oggetto di conoscere con quali leggi anche civili si debbano le sudette obbligazioni giudicare, necessita che il capitano seco porti la prova della nazionalità del suo

bastimento. Secondo le leggi austriache il capitano dev' essere della stessa nazione, a cui appartiene il bastimento; ma ciò dalle leggi degli altri Governi non si esigge. In fatti sebbene fosse un' estero il capitano; tuttavia ogni sua obbligazione si deve soddisfare colle leggi della nazione, cui appartiene il bastimento. Il capitano è inerente al bastimento stesso.

15 Il capitano deve prevenire ogni disordine che accader possa nel bastimento, e ad ogni disordine si deve opporre. Quindi nasce la sua garanzìa per le persone di equipaggio. Per non potersi sottrarre il capitano da tale obbligazione, necessita dunque ch' egli abbia il ruolo dell' equipaggio.

16 Il capitano garantisce inoltre il carico e la capacità del bastimento al viaggio intrapreso. È perciò che in sua giustificazione deve avere le polizze di carico i contratti di noleggio i processi verbali di visita e le quietanze di pagamento o le fedi di cauzione delle dogane.

17 Il capitano finalmente deve avere un registro in regola per segnarvi giornalmente ciò che nel viaggio accade e ciò che nel me-

desimo viaggio può la condotta dello stesso capitano giustificare.

18 Il capitano del bastimento deve sapere anche scrivere o deve avere uno scrivano che nello scrivere alla sua ignoranza supplisca. Crediamo che questo scrivano debba intieramente dipendere dal capitano, senza essere in facoltà di sorvegliare per officio il suo principale. Il capitano nel cercare un supplente per soddisfare alle proprie obbligazioni, cercherebbe un sorvegliatore a se stesso; e ciò sarebbe in opposizione della libertà individuale, cui naturalmente tendiamo. Ci sembra certo una mostruosità quella d'indossare l'incarico di sorveglianza sopra il capitano a quello stesso scrivano che al capitano stesso è soggetto. La legge sarebbe contradittoria, se il capitano alla sorveglianza del suo scrivano fosse sottoposto. Lo scrivano però non deve pregiudicare se medesimo in ossequio del suo principale, e potrà essere per questo solo caso del capitano un sorvegliatore. In fatti lo scrivano nello assumere l'incarico di supplire al capitano per la ignoranza dello scrivere, assume anche verso il Governo e verso i proprietari la stessa obbligazione

del capitano in quella parte che riguarda la scrittura. Quindi è che lo scrivano si può costringere alla continuazione del viaggio. Lo scrivano dunque nello esonerare il capitano dalla obbligazione della scrittura non potrà essere sottoposto al silenzio, quando per la scrittura dovesse una violenza dal suo principale soffrire. Lo scrivano dal capitano intieramente dipende, e dal capitano è garantito; ma il capitano stesso potrebbe alleggerire il peso della sua propria colpa collo aggravarne lo scrivano, se questi non avesse alcuna via da ricorrere. Non vediamo poi alcuna ragione che vieti al capitano di farsi supplire da un proprio parente e sottoposto alla sua garanzia.

19 Il capitano conoscer deve gli usi dei diversi paesi rapporto alla navigazione. In conseguenza nello accostarsi alla terra dovrà sulla prescritta distanza salutare o col cannone o colla bandiera i popoli, a cui egli accosta il suo bastimento. Il capitano deve prevenire anche i danni dei casi fortuiti. Soltanto sarà egli esente dalla rifazione dei danni prodotti per quei casi fortuiti che non si potevano mai prevedere. Il capitano, se anche ad

opportuno tempo lascia d'intraprendere o di proseguire il viaggio, sarà tenuto alla indennizzazione dei danni che in appresso ne avvengono anche per impensato accidente. Quindi è che il capitano deve prevedere i casi e si deve provvedere di tutti gli attrezzi possisibili al bisogno del viaggio. Il capitano dev' esser vigilante, affinchè alcun danno non accada nel viaggio ch'egli dirigge. Esso è in conseguenza obbligato allo risarcimento dei danni dalla sua minima inavvertenza prodotti. Il capitano è tenuto anche della colpa levissima per ciò che avviene in viaggio sul bastimento e per la ignoranza della sua gente; ma questa colpa non si può attribuirgli pei danni delle merci malamente nello imballaggio condizionate. Siccome alla perizia del capitano non appartiene, se questo imballaggio una qualche sinistra conseguenza produce; così per questa sinistra conseguenza ad alcun rimprovero non si trova esposto: come ripreso neppure può essere, se i liquidi colano per cattiva preparazione al trasporto.

20 Il capitano rappresenta il proprietario, e non deve tradire la fiducia che in lui questi ha collocato. Il proprietario nel suo capi-

tano riposa per l'interesse del bastimento, e se la fede è il primo fondamento delle convenzioni; il capitano deve corrispondere all' oggetto, pel quale il proprietario lo scelse. Quindi è che il capitano è responsabile pel dolo della sua gestione. Il dolo non deve trovar mai grazia innanzi specialmente alla legge. Anche le semplici colpe non possono essere tollerate, quando agli altri un qualche danno producono. Quando dunque viene una gestione anche pagata, questa principalmente è responsabile di ogni leggerissimo errore (9).

---

(9) Proinde si tibi mandavi, ut hominem emeres, tuque emisti, teneberis mihi ut restituas. „ Sed et si dolo emere neglexisti (forte enim pecunia accepta alii cessisti, ut emeret) aut si „ lata culpa (forte si gratia ductus, pactus es „ alium emere) teneberis. Sed et si servus quem „ emisti, fugit si quid dolo tuo, teneberis. Si dolus non intervenerit nec culpa, non teneberis, „ nisi ad hoc, ut caveas, si in potestatem tuam „ pervenerit, te restituturum. Sed et si restituas „ et tradere debes, et si cautum est de evictione „ vel potes desiderare, ut tibi caveatur, puto sufficere, si mihi hac actione cedas, ut procuratorem me in rem meam facias, nec amplius

Nel capitano del bastimento è colpa pure la imperizia (10).

21 Il capitano ha pure la obbligazione di trovarsi personalmente nel suo bastimento

---

„ praestes quam consecuturus sis. - Leg. 8. §. 10. ff. mandati. - Procuratorem non tantum pro his „ quae gessit; sed etiam pro his, quae gerenda „ suscepit et tam propter exactam tam dolum quam „ culpam sumptuum ratione, bona fide habita prae- „ stare necesse est. - Leg. 11. cod. mandati. - A „ procuratore dolum et omnem culpam non etiam „ improvisum casum praestandum esse, juris au- „ ctoritate manifeste declaratur. - Leg. 13. Ivi. - „ In re mandata, non pecuniae solum, cujus est „ certissimum mandati judicium, verum etiam exi- „ stimationis periculum est. Nam suae quidem quis- „ que vel moderator atque arbiter, non omnia ne- „ gotia; sed pleraque ex proprio animo facit. Aliena „ vero negotia exacto officio geruntur: nec quic- „ quam in eorum administratione neglectum aut „ declinatum culpa vacuum est. - Leg. 21. Ivi. - „ Contractus quidam dolum malum dumtaxat reci- „ piunt: quidam et dolum et culpam. Dolum tan- „ tum depositum et praecarium; DOLUM ET CUL- „ PAM MANDATUM. - Leg. 23. ff. de regul. Jur.

(10) Si osservi nel lib. 1 il §. 3 del cap. 16.

tanto all'ingresso quanto all'uscita dei porti seni o fiumi (11).

22 Se manca il capitano di un bastimento alle sue obbligazioni, è responsabile di ogni danno verso gl'interessati nel bastimento e nel carico; poichè collo adempimento delle obbligazioni medesime ogni danno il medesimo capitano avrebbe prevenuto (12).

23 Egualmente il capitano è responsabile di ogni danno, che può arrivare alle merci caricate sopra la coperta del bastimento, senza il consenso scritto dal caricatore. Le merci non si devono porre sopra la coperta della nave; che sarebbero esposte a deperizione o ad alterazione col contatto dell'aria, che negli impeti suoi non usa riguardo e non sente ragione; ma cerca di potere investire e di ab-

(11) Il capitano è obbligato a trovarsi in per- „ sona nel suo bastimento, all'ingresso e all'uscita „ dei porti seni o fiumi. - Regol. provv. di Comm. art. 221.

(12) In caso di contravvenzione agli obblighi „ imposti dai quattro articoli precedenti, il capi- „ tano è responsabile di tutti gli accidenti verso „ gl'interessati nel bastimento e nel carico. - Cit. Regol di Comm. art. 222.

battere. Quando un bastimento sia così carico, che non si possa mettere tutte le merci sotto la sua coperta, allora si può dare il caso che uno, per la fretta di spedire, arrischi le sue merci. Siccome però un capitale non si può esporre a rischio che dal suo proprietario; così, per sottrarsi alla rifazione d'ogni danno, il capitano si deve munire del consenso del proprietario caricatore. La prova dev'essere scritta e non testimoniale; poichè la facoltà è sempre speciale, quando con essa si fa esporre al pericolo i propri capitali (13). Questo consenso scritto non ha però luogo nel piccolo cabotaggio (14).

24 Cessa ogni responsabilità nel capitano quando prova ch'egli non ha potuto soddisfa-

---

(13) Si osservi nel fine del §. 11 il cap. 14 „ del lib. I.

(14) Il capitano è responsabile egualmente di „ ogni danno, che può arrivare alle mercanzie, „ che avesse caricato sopra la coperta della sua „ nave senza il consenso scritto dal caricatore.

„ Questa disposizione non è applicabile al „ piccolo cabotaggio. - Regolam. provv. di Comm. art. 223.

re alla sua obbligazione per irresistibile forza (15).

25 Il bastimento pronto a far vela è un luogo immune dalla persecuzione dei creditori pel capitano e per tutti quelli che ci si trovano o che per andarci già stanno sull'acqua. Non è però immune dai debiti che per quel viaggio si contraggono; poichè in caso diverso si potrebbe contrarre qualunque debito per goderlo sotto differente cielo ad altrui danno e con sicurezza di non pagarlo. Anche i debiti contratti pel viaggio divengono immuni, come ogni altro debito civile, quando per essi una idonea sicurtà si presenta (16). Il viaggio libera da ogni molestia pei

(15) La responsabilità del capitano non cessa, „ che fatta la prova di ostacoli provenuti da forza „ maggiore. - Cit. Regol. di Comm. art. 224.

(16) Il capitano e le persone dell'equipaggio, „ che sono a bordo, o che si rendono a bordo „ sopra delle scialuppe per far vela, non possono „ essere arrestate per debiti civili, eccetto che per „ quelli, che avranno contratti pel viaggio, ed „ anche in questo ultimo caso non possono essere „ arrestate, se danno una sicurtà. - Cit. Regol. di Comm. art. 225.

debiti civili; non libera però alcuno dalla molestia per quelli che per quel viaggio si contraggono. È vero che anche per lo arresto dei debiti contratti pel viaggio, il debitore soffre ritardo e pel suo viaggio non può del bastimento profittare; ma il viaggio non deve salvare chi tenta sotto il suo pretesto di trasportare ciò che ad altri appartiene. Quelli che si trovano sul lido ci sembra che in questa disposizione di legge non possino esser compresi; poichè sono esclusi anche dallo spirito e non già dalla sola espressione della stessa legge. Quelli che si trovano sul lido non ritardano il viaggio, al di cui danno la legge con tale disposizione ha voluto provvedere; ma le conseguenze dannose di questo ritardo sono inseparabili a causa di quelli che venissero arrestati quando già si trovano a bordo (17).

---

(17) Nullam vim oportet nauclearos sustinere „ delegatas species annonarias transferentes , nec „ concussiones perpeti nec aliquod genus incom„ modi , sed venientes ac remeantes omni secu„ ritate potiri decem librarum auri multa propo„ nenda his qui eos inquietare tentaverint. - Leg. 3. Cod. de Navicularìis.

26 Quando la propria casa era un inviolabile asilo per lo arresto personale di una persona sottoposta alla soddisfazione di qualche debito civile, allora il bastimento era come la propria casa sempre inviolabile. Siccome però le leggi di questa inviolabilità si sono abrogate; così tanto in casa propria, quanto nel bastimento si possono arrestare i debitori anche di civili obbligazioni. Si esclude però il bastimento che prossimo è a far vela o che si trova in viaggio. Quando il bastimento è ancorato o che il viaggio ha compiuto, allora ogni inviolabilità nel bastimento è svanita.

27 Il bastimento non compie il suo viaggio prima di ritornare al luogo di sua partenza. Quindi è che un bastimento che per esempio parte da Trieste e si dirigge in Ancona; il suo viaggio non avrà compito, quando è giunto in Ancona, ma quando è ritornato in Trieste. Sebbene dunque sia lecito a ciascuno di arrestare anche da se stesso il proprio debitore che fugge; tuttavia non si può arrestare il debitore che nella fuga già è giunto a porsi sul mare in viaggio. Bisogna però che il credito sia civile, e che la fuga

sia da impotenza di pagamento prodotta. Se il debito è criminoso o doloso, la fuga anche sul bastimento in viaggio si arresta. Possono esser pertanto arrestati anche nel corso del viaggio tutti quelli che sono in obbligazione di soddisfare un debito pubblico per qualche colpa o delitto. L'interesse della pubblica soddisfazione si deve per vantaggio della società ad ogni altra cosa preporre. Le spese dovute per criminale procesura formano parte della pubblica soddisfazione. Per queste spese ancora ha luogo lo arresto perfino in viaggio. Se poi queste spese non riguardano la pena pecuniaria od il pagamento di coloro che servono il tribunale; allora il debito diviene puramente civile, come civile appunto è pure il debito che col proprio difensore si contrae per assistenza di qualunque, anche criminosissima causa.

28 Siccome il capitano supplisce allo esercitore ed ai loro procuratori, quando quello è assente e neppur questi ci sono; così non può egli essere a loro di supplemento quando sono presenti. Si eccettua il caso di una facoltà speciale a lui dai medesimi conferita. La legge suppone che nel viaggio i pro-

prietari del bastimento non sieno presenti. È per questa supposizione che, *durante il corso del viaggio*, una tale facoltà nel capitano trasfonde. Questa medesima facoltà non ha però luogo, se il fatto è alla supposizione contrario. Nel luogo pertanto, dove sono gli esercitori od i loro procuratori, a riserva di questa speciale autorizzazione, il capitano non può agire per far riattare il bastimento, non può comprar vele cordaggi od altri simili attrezzi, non può a tal causa prender danaro, e non può noleggiare il bastimento (18).

29. Dopo legittimamente noleggiato il bastimento dai proprietari o dai loro procuratori o dal capitano in loro assenza, se alcuno dei medesimi proprietari rifiutasse a contribuire le spese necessarie per la spedizione; in questo solo caso il capitano, anche alla

(18) Il capitano nel luogo della dimora dei pro-
„ prietari, o dei loro procuratori non può, senza
„ la loro autorizzazione speciale, far travagliare al
„ riattamento del bastimento, comprare vele, cor-
„ daggi, ed altre cose pel medesimo, prendere per
„ questo motivo danaro sul corpo del bastimento
„ sudetto, nè noleggiarlo. - Regol. provv. di Comm.
art. 226.

presenza dei proprietari e de' loro procuratori può intimare il proprietario che si rifiuta a pagare la sua porzione, altrimenti a comparire dopo ventiquattr'ore innanzi al giudice per sentire ammettere la facoltà di prendere la somma occorrente a cambio marittimo per conto dei refrattari, e sulla loro porzione d' interesse nel bastimento (19).

30 Se inoltre, durante il corso del viaggio, vi è necessità di riattamento o di compra di vettovaglie; il capitano, dopo aver questa necessità comprovato con un processo verbale sottoscritto dal numero maggiore di quelli che ivi formano il maggiore equipaggio, potrà farsi autorizzare (nello Stato dal tribunale di commercio, o in mancanza, dal

---

(19) Se il bastimento fosse noleggiato di con-
„ senso dei proprietari, e qualcuno di essi rifiu-
„ tasse di contribuire nelle spese necessarie per la
„ spedizione, il capitano potrà in questo caso, ven-
„ tiquattr'ore dopo l'intimazione fatta a chi rifiuta
„ di dare il suo contingente, prender con auto-
„ rizzazione del giudice l'occorrente somma a cam-
„ bio marittimo per conto dei refrattari, e sulla
„ loro porzione d'interesse nel bastimento. - Cit. Reg.
di Comm. art. 227.

giusdicente locale; e nell'estero dal console della propria nazione, o in mancanza dal magistrato de' luoghi) a prendere in prestito sul corpo e chiglia del bastimento, e dare anche in pegno o vendere delle mercanzie sino alla concorrenza della somma ch'esiggono i bisogni comprovati. I proprietari o i loro procuratori o il capitano in loro assenza devono tener conto delle merci a tale oggetto vendute per apprezzarle secondo il valore corrente all'epoca dello arrivo nel luogo, dove il bastimento è diretto (20).

---

(20) Se, durante il corso del viaggio, vi è necessità di riattamento, o di compra di vettovaglie, il capitano, dopo averla comprovata con un processo verbale sottoscritto dai principali dell'equipaggio, potrà, facendosi autorizzare nello Stato dal tribunale di commercio, o in mancanza, dal giusdicente locale, nell'estero dal console nazionale, o in mancanza, dal magistrato dei luoghi, prendere ad imprestito sul corpo e chiglia della nave, dare in pegno o vendere delle mercanzie fino alla concorrenza della somma, che esiggono i bisogni comprovati.

„ I proprietari, o il capitano che li rappresenta, terranno conto delle mercanzie vendute, secondo il valore delle mercanzie della medesi-

31 Il capitano del bastimento è così dipendente dai proprietari, che prima della partenza da un porto straniero per fare ritorno nel territorio della nazione, cui appartiene il bastimento, è obbligato d'inviare ad essi dai loro procuratori lo ragguaglio munito di sua firma contenente lo stato del suo carico, il valore delle mercanzie caricate, le somme da lui prese a mutuo, i nomi e le abitazioni de' sovventori (21).

32 Se il capitano facesse delle false supposizioni nei suoi conti o ragguagli, e se con falsa supposizione e senza necessità formalmente riconosciuta prendesse il danaro con vendere od impegnare in qualche parte il

---

„ sua natura e qualità, nel luogo del carico del. „ bastimento all'epoca del suo arrivo. - Cit. Regol. di Comm. art. 228.

(21) Il capitano prima della partenza da un per- „ to straniero, per ritornare nello Stato, sarà ob- „ bligato di mandare ai suoi proprietari, o ai loro „ procuratori un conto sottoscritto da lui, conte- „ nente lo stato del suo carico, il prezzo delle „ mercanzie caricate, le somme da lui spese a mu- „ tuo, i nomi, e le abitazioni dei sovventori. - Cit. Regol. di Comm. art. 229.

bastimento o gli attrezzi o le vettovaglie; sarebbe in tal caso obbligato del proprio allo rimborso del danaro a questo titolo dai proprietari sborsato. La obbligazione *personale* interpretare quì non si deve per lo arresto *individuale*, ma per la indennizzazione da farsi colle sue *proprie* sostanze. Lo arresto personale ha luogo quando in caso di frode (oltre il giudizio civile per lo rimborso) ha luogo anche la criminale processura (22).

33 Per le imprestanze prese in urgente necessità, durante il corso del viaggio di un bastimento, il proprietario od anche l'armatore dello stesso bastimento non si può sottrarre dal pagamento della cambiale che gli venisse tratta dal capitano, quando per formarla fosse stato ricevuto il danaro in soc-

---

(22) Il capitano, che avrà senza necessità preso ,, danaro sul corpo, sulle vettovaglie, e sugli at- ,, trezzi della nave; che avrà impegnato o ven- ,, duto delle mercanzie, o delle vettovaglie; che ,, avrà addotte nei suoi conti avarie e spese sup- ,, poste, sarà responsabile verso l'armamento, e ,, personalmente obbligato al rimborso del danaro, ,, del pagamento degli oggetti, senza pregiudizio ,, della procedura criminale, se vi è luogo. - Cit. Regol. di Comm. art. 230.

corso del bastimento e delle merci, sebbene fosse andata ogni cosa in deperizione ad onta del soccorso stesso.

34 Siccome il soccorso ch'è necessario nel viaggio del bastimento estende il suo beneficio a tutte le mercanzie; così tutte per questo soccorso sono in proporzione obbligate, e tutte possono essere ugualmente impegnate. Se le merci, che a tutti non appartengono e che sono anche spettanti ad un solo, si sono dovute erogare in soccorso del bastimento; tutti poi devono indennizzare chi ha maggiormente erogato i propri capitali a comune soccorso, sebbene alcun effetto questo non avesse prodotto. Non si possono però impegnare gli attrezzi del bastimento; poichè i medesimi allontanano gli altri pericoli, ed anche quello della cattiva salute.

35 È nulla la vendita di un bastimento fatta dal capitano senza speciale autorizzazione del proprietario o del suo procuratore legittimamente deputato; purchè non si provi legalmente che nel momento della vendita il medesimo bastimento era inabile alla navigazione (23).

---

(23) Tolto il caso della inabilità legalmente pro-

36 Il capitano ha diritto di prelevare dai noli il denaro a se spettante e di ritenere per se in pegno gli oggetti di tutto ciò che gli è dovuto (24).

37 Il capitano, quando si è obbligato ad un viaggio, non si può sottrarre dal compierlo per qualunque causa; altrimenti è sottoposto alla pena di tutte le spese danni ed interessi tanto verso i proprietari quanto verso i noleggiatori (25).

38 Il caso della impossibilità dev'essere preveduto dal capitano nella stipolazione del contratto. Tanto i proprietari quanto i noleg-

---

„ vata del bastimento a navigare, il capitano, sotto „ pena di nullità della vendita, non può venderlo, senza una procura speciale dei proprietari. - Cit. Regol. di Comm. art. 231.

(24) Si ignorantes fidejussores debitorem sol„ visse, vel etiam acceptilatione sive pacto libe„ ratum, ex substantia debitoris solverunt, non „ tenebantur mandati. - Leg. 8. §. 7. ff. mandati.

(25) Ogni capitano di bastimento, impegnato „ per un viaggio, è obbligato di compierlo, sotto „ pena di tutte le spese, danni, ed interessi verso „ i proprietari ed il noleggiatore. - Regol. provv. di Comm. art. 232.

giatori sopra la obbligazione del capitano riposano. È perciò ben giusto che il capitano supplisca in un altro quando non può in un modo alla sua obbligazione soddisfare. La impossibilità dev'essere assoluta per iscusare. S'è possibile di adempiere un patto in un modo; poco importa, quando se ne abbia in altro modo lo adempimento.

39 Il capitano impossibilitato ad eseguire la sua obbligazione di viaggiare con un bastimento non potrà esser supplito da un altro a sua scelta; poichè questa sempre in ogni caso ai soli proprietari dello stesso bastimento appartiene. Il capitano pertanto non può mai altri a se sostituire, che in caso di estremo bisogno formalmente riconosciuto.

40 Senza il consenso universale di ogni persona interessata, non può il capitano a se stesso surrogare un altro. Le qualità del capitano sono quelle che principalmente assicurano il buon trasporto delle merci e dei viaggiatori. Queste qualità possono essere state anche le sole al viaggio induttrici: e siccome sono personali; così ai viaggiatori e negozianti non possono essere allontanate, salvo il caso, in cui da tutti essi fossero egual-

mente nella surrogazione ravvisate. Quindi ci sembra erronea ed ingiusta quella sentenza del Magistrato di Livorno che nel 20 Giugno 1817 fu emessa contro questi nostri principii.

41 Il capitano quando al dovere non manca del proprio incarico, può nel viaggio fare per se qualche traffico; ma questo traffico particolare gli è vietato s'egli naviga per ricavare il profitto in comunione coi proprietari del bastimento. Può esserci una contraria convenzione; ma senza un patto espresso, il diritto commerciale non ammette il traffico particolare al capitano che naviga per comune profitto. Se il capitano opera contro questa legge, tutte le merci caricate per suo conto particolare, rimangono confiscate a beneficio degli altri interessati (26).

---

(26) Il capitano, che naviga a profitto comune „ sul carico, non può far alcun traffico nè com- „ mercio per un conto particolare, se non vi è „ convenzione contraria.

„ In caso di contravenzione alle disposizioni „ mentovate nell' articolo precedente, le mercanzie „ caricate dal capitano per conto particolare, sono „ confiscate a profitto degli altri interessati. - Cit. Regol. di Comm. art. 233 e 234.

42 Il capitano, non ostante qualunque pericolo, non può abbandonare il suo bastimento, durante il viaggio, senza la deliberazione degli ufficiali e di quelli (se sono presenti) che nel medesimo bastimento hanno un maggiore capitale. Quando la deliberazione permetta che il capitano possa lasciare il suo bastimento, egli è responsabile del proprio, se trascura di porre anche in salvamento tutto ciò ch'è possibile e che nel suo bastimento di più prezioso si trova. Se gli oggetti periscono per qualche caso fortuito; il capitano rimane liberato da ogni obbligazione, quando per sua parte dimostra di aver sodisfatto a ciò che doveva (27).

(27) Il capitano non può abbandonare il suo „ bastimento, durante il viaggio, per qualunque „ siasi pericolo, senza la deliberazione degli uffi- „ ciali, e principali dell'equipaggio; ed in questo „ caso egli è obbligato di salvare con lui il da- „ naro, e tutto ciò che potrà delle mercanzie le „ più preziose del suo carico, sotto pena di es- „ serne responsabile in suo proprio nome.

„ Se gli oggetti, in tal modo salvati dal ba- „ stimento, sono perduti per qualche caso for- „ tuito, il capitano ne rimarrà liberato. - Cit. Reg. di Comm. art. 235.

43 Il capitano è obbligato, entro ventiquattr'ore dal suo arrivo, di far segnare il suo registro e di fare il suo rapporto o sia testimoniale. Il rapporto dev'enunciare il carico il luogo ed il tempo della partenza, la via ch'egli ha tenuto, i rischi che ha corso, i disordini avvenuti nel bastimento, e tutte le circostanze rimarchevoli del suo viaggio. Questo rapporto si deve sottoporre alla revisione del giudice presidente al tribunale di commercio. Dopo che lo stesso presidente avrà posto la firma nel detto rapporto per autenticare la verità di averlo veduto; il capitano lo deve quindi depositare nella cancelleria del medesimo tribunale di commercio. Nei luoghi dove non esiste il tribunale di commercio, il rapporto deve farsi al giusdicente locale e poi lasciarsi nella sua cancelleria. Il giusdicente però è obbligato di estrarlo dalla sua stessa cancelleria per inviarlo immediatamente al tribunale di commercio più vicino; giacchè in ogni caso deve il rapporto restare depositato nella cancelleria del più prossimo tribunale di commercio (28).

(28) Il capitano è obbligato entro ventiquattr'

44 Quando poi approda il capitano in un porto straniero, è obbligato di presentarsi al console nazionale di fargli un rapporto e di prendere un certificato comprovante l'epoca del suo arrivo e della sua partenza lo stato e natura del carico (29).

„ ore dal suo arrivo, di far segnare il suo registro, e di fare il suo rapporto ossia testimoniale.

„ Il rapporto debb' enunciare,

„ Il luogo, ed il tempo della sua partenza;

„ La via che ha tenuta;

„ I rischi, che ha corso;

„ I disordini avvenuti nel bastimento, e tutte le circostanze rimarchevoli del suo viaggio. - Cit. Regol. di Comm. art. 236.

(29) Il rapporto è fatto alla cancelleria innanzi „ al presidente del tribunale di commercio.

„ Nei luoghi, dove non è tribunale di commercio, il rapporto si fa innanzi il giusdicente locale.

„ Il giusdicente predetto, che riceve questo rapporto, è obbligato a mandarlo senza dilazione al presidente del tribunale di commercio il più vicino.

„ Nell' uno, e nell' altro caso n' è fatto deposito nella cancelleria del tribunale di commercio. - Cit. Regol. di Comm. art. 237.

45 Se durante il corso del viaggio il capitano è necessitato dar fondo in un porto dello Stato, egli in quel medesimo luogo deve dichiarare al presidente del tribunale di commercio le cause del suo approdamento. Quando ivi non esista il tribunale di commercio, la dichiarazione si deve fare al giusdicente locale. Se poi il forzato approdamento ha luogo in un porto straniero, la dichiarazione si deve fare al console nazionale, o in sua mancanza, al magistrato del luogo (30).

46 Il capitano, che ha fatto naufragio, e che si è salvato solo, o con parte del suo equipaggio, è obbligato, nel luogo dov'è giunto a salvamento, di presentarsi al console della propria nazione, od, in mancanza, al magistrato locale, se ivi è territorio straniero. Se però il luogo appartiene allo Stato del suo bastimento, il capitano si deve presentare innanzi al presidente del tribunale di commercio, o in

(30) Se il capitano approda in un porto straniero, „ è obbligato di presentarsi al console nazionale, „ di fargli un rapporto, e di prendere un certificato comprovante l'epoca del suo arrivo e „ della sua partenza, lo stato e la natura del suo „ carico. - Cit. Regol. di Comm. art. 238.

mancanza di questo tribunale, innanzi al giusdicente ordinario del medesimo luogo. Se poi manca ivi anche la residenza del detto giusdicente, il capitano si deve presentare innanzi a qualsisia civile autorità. Per l'oggetto di questa presentazione e nell'atto della medesima, egli deve fare il suo rapporto e chiedere che venga verificato. Deve inoltre depositare il suo stesso rapporto nella cancelleria col metodo stesso che abbiamo esaminato superiormente nel parlare dello rapporto che ha luogo quando non vi è naufragio. Deve finalmente il capitano prender copia di questo rapporto dal cancelliere, onde in ogni evento giustificare la sua presentazione eseguita come la legge prescrive (31).

(31) Se durante il corso del viaggio il capi-
„ tano è obbligato di dar fondo in un porto dello
„ Stato, egli è obbligato di dichiarare al presi-
„ dente del tribunale di commercio del luogo le
„ cause del suo approdamento.

„ Nei luoghi ove non è tribunale di com-
„ mercio la dichiarazione è fatta al giusdicente lo-
„ cale.

„ Se l'approdare forzato ha luogo in un por-
„ to straniero, la dichiarazione è fatta al console

47 Il presidente del tribunale di commercio o il giusdicente o il console o la qualunque autorità civile, innanzi cui si sarà fatto il rapporto del naufragio dal capitano, deve procedere alla verificazione dello stesso rapporto con interrogare tanto le persone di equipaggio, che col capitano si fossero salvate, quanto i passaggieri, s'è possibile, dei luoghi nello rapporto del capitano descritti. Se vi è indizio di altre prove, si devono includere negli atti stessi di verificazione. Delle prove quindi ulteriori non rimane inefficace la esibizione a motivo di non essere state immediatamente prodotte od opposte. Il rapporto verificato del capitano fa fede in giudizio. Il capitano, anche dopo il naufragio, continua il suo officio; mentre, finchè può, deve cercare ogni riparazione, e render conto di sua intiera condotta.

48 Qualunque poi sia la verità del naufragio; quando non è verificata, il rapporto non fa fede in giudizio e neppure libera il capitano dalle sue obbligazioni. Se però si è

„ nazionale, o in sua mancanza, al magistrato del
„ luogo. - Cit. Regol. di Comm. art. 239.

salvato il solo capitano; allora il suo rapporto si presume vero, fa fede in giudizio, e lo scioglie dalle sue obbligazioni finchè non si adduce una prova dei fatti contrari, ch'è alle parti riservata (32).

49 Prima di aver fatto il suo rapporto, il capitano non può scaricare alcuna mercan-

---

(32) Il capitano, che ha fatto naufragio, e „ che si è salvato solo, o con parte del suo „ equipaggio, è obbligato di presentarsi avanti il „ giudice del luogo, o in mancanza del giudice, „ innanzi a qualsisia autorità civile, di farvi il suo „ rapporto, di farlo verificare da quelli del suo „ equipaggio, che si fossero salvati, e si trovas- „ sero con lui, e di levarne copia. - Cit. Regol. di Comm. art. 240.

„ Per verificare il rapporto del capitano, il „ giudice interroga e riceve le risposte dalle per- „ sone d' equipaggio, e s'è possibile dai passag- „ gieri, senza pregiudizio delle altre prove.

„ I rapporti non verificati non sono ammessi „ a scarico del capitano, e non fanno fede in giu- „ dizio, eccettuato il caso, in cui il capitano nau- „ fragato si fosse salvato solo nel luogo ov' egli ha „ fatto il suo rapporto.

„ È riservata alle parti la prova de' fatti con- „ trari. - Cit. Regol. di Comm. art. 241.

zia sotto pena di procedura criminale, a riserva di qualche imminente pericolo. Conviene anche aspettare per lo scarico la verificazione dello stesso rapporto; poichè la procedura è sollecita, ed una falsità del capitano è un cattivo pretesto per legittimare la sottrazione di mercanzie che ad imminente pericolo non sono sottoposte (33).

50 Siccomequelli che si trovano in viaggio per mare sono egualmente sottoposti agli stessi disastri; così anche il diritto commerciale alla più stretta osservanza richiama il dovere di porre se stessi ad eguale condizione degli altri negli estremi bisogni. Quindi è che durante il viaggio, se mancano le vettovaglie del bastimento, il capitano dovrà costringere quelli che hanno in particolare de' viveri, a metterli in comune, ma con farne sborsare il valore corrente nel luogo e nel tempo del più prossimo approdamento. La legge veramente non dice che il capitano

---

(33) Fuori del caso di pericolo imminente, il „ capitano non può scaricare alcuna mercanzia prima d'aver fatto il suo rapporto sotto pena di „ procedura criminale. - Cit. Reg. di Comm. art.242.

deve costringere; ma che *può* costringere alla comune partecipazione dei viveri. Noi però crediamo che la legge abbia usato questa in luogo di quella espressione, e che abbia voluto realmente ingiungere al capitano la obbligazione di provvedere con un comune riparto alla mancanza dei viveri. In fatti se tutto è comune negli estremi bisogni, e se a tutti è lecito di prendere ciò che altri possiede; il capitano non è più in istato facoltativo a fare ciò che gli altri sono costretti di fare senza sua opera. A prevenire o ad impedire pertanto gl' inconvenienti anche capitali che nascer potrebbero nel conflitto delle forze, il capitano si deve apprendere ai mezzi che la giustizia gli esibisce. Affinchè però il capitano arbitrariamente alla comune ripartizione non proceda, la legge vuole che egli premetta il parere di quelli che nel bastimento hanno un maggior equipaggio. Questo parere in questo caso non è consultivo, come un consiglio; ma è decisivo come una deliberazione. Quindi il capitano in questo caso è un mero esecutore di questo parere.

51 In ogni altro caso poi le deliberazioni dell' equipaggio sono consultive. Il capitano

con eseguire queste deliberazioni si potrà esimere dalla rifazione dei danni, che accadono per cause nel viaggio accidentalmente sopravvenute. Queste deliberazioni provano infatti che il capitano ha cercato di superar queste cause e colla sua perizia e col consiglio degli altri. Le deliberazioni pertanto dell'equipaggio non sono coattive, ed il capitano le può ancor disprezzare. Egli è quegli solo che deve diriggere il viaggio, e l'equipaggio insieme riunito non lo tiene sottoposto. Egli anzi è il superiore di tutti coloro che sul suo bastimento viaggiano: e siccome di tutti è garante; così può ancora gastigarli ed alla osservanza costringerli del loro dovere garantito da lui. Il capitano si suppone inoltre più perito di quanto si possano credere tutti gli altri assieme riuniti.

52 Il capitano però non ha giurisdizione sopra le persone che sono in viaggio. Egli deve governare l'equipaggio, e custodire le regole disciplinari; ma se rispettate queste non sono, egli ne farà i dovuti rapporti alle autorità competenti. Quindi è in facoltà di fare arrestare i rei prima di giungere in terra, onde non si possino dalla giusta pena sottrarre. Il capitano

però può anche da se stesso dare quei gastighi che sono necessari a frenare sul momento gl'indisciplinati, che, senza essere subito frenati, divengono causa di sussurri o di danni. Quest'autorità *economica* del capitano verso le persone in viaggio è *in certo modo* assimilata dai dottori a quella dei padri verso i figli e dei maestri verso i discepoli. Noi abbiamo detto *in certo modo;* poichè al capitano non conviene di riprendere con frasi plebee nè di usar termini dell'onore lesivi e nemmeno di venire alle guanciate od alle battiture. Il capitano altrimenti verrebbe ad avvilire se stesso e la dignità del suo grado. Quindi può, secondo i casi e secondo la qualità l'età ed il temperamento delle persone, costringere ad una pena pecuniaria o alla privazione di qualche vivanda ed anche alla temporanea legaggia o catena. Se usasse il capitano le guanciate o le battiture, la insubordinazione sarebbe scusata dal titolo della propria difesa; ed il capitano si dovrebbe gastigare dal Governo senza il caso anche della insubordinazione.

53 Il capitano sopraintende al bastimento, ed ha in mani la vita e le sostanze de' viaggia-

tori e dei commercianti. Egli deve rispondere di ciò che in sue mani è affidato. Quindi è che per non soffrire la pena di qualche sua colpa, potrebbe profittare della lontananza e sottrarsi allo risarcimento dei privati e pubblici danni. Egli dunque deve dar legalmente la cauzione coi capitali o propri o di un fidejussore. La somma di tale cauzione si dovrebbe decisamente stabilire dal voto di tutti coloro che ad andare si accingono nel bastimento, mentre da questi nei diversi casi meglio si conoscono le sostanze poste nel medesimo bastimento e la lunghezza e difficoltà del tragitto. Allo ammiragliato per l'interesse del Governo appartiene di questa cauzione sempre l'esame. Se però i proprietari delle merci non si curano affatto della cauzione, questa è pure dovuta e si deve direttamente determinare dallo ammiragliato per sicurezza delle persone di equipaggio e per garanzia del Governo che permette anche nei legni mercantili dei privati di porre la propria bandiera tanto in segno pubblico e di raccomandazione con reciprocanza verso gli altri Stati per ogni possibile ajuto, quanto di solenne testimonianza

per osservanza di disciplina in tutti coloro che stanno nel bastimento stesso.

54 Il capitano viene rigorosamente punito se commette una baratterìa. È ignota la etimologica derivazione di questo termine a noi dai secoli barbari trasmesso. Si può solamente dire che il vocabolo *barat* significa in Francia *inganno frode menzogna*, e *baratter* vuol dire *ingannare*. Baratterìa pertanto significa un'azione *dolosa* eseguita durante il viaggio dal maestro o capitano di bastimento o dall'equipaggio. I francesi chiamano baratterìa qualunque mancamento del capitano; ma in altri luoghi, e specialmente in Italia, non si estende questa denominazione alle non dolose mancanze.

55 Quando la baratterìa si prende per qualunque mancanza del capitano o dell'equipaggio, essa si divide allora in baratterìa *semplice* ed in baratterìa *dolosa*. La prima comprende le mancanze commesse per imperizia e imprudenza, e vi è in questo caso l'azione soltanto civile. La seconda poi è quella che dalla malizia e dallo inganno è prodotta, e vi è l'azione anche per la criminale processura.

56 Siccome la dolosa baratterìa è un de-

litto; così questo non si presume, e si deve concludentemente dimostrare (34).

57 La pena della baratterìa si deve punire nel capitano secondo le leggi vigenti nel luogo, a cui appartiene il bastimento. Dove però particolari statuti non esistono, il capitano si deve prima punire nell' interesse ad oggetto di riparare i danni reali dalla baratterìa, come dalla imprudenza causati, e quindi colla pena capitale; poichè quando il capitano ha operato con baratterìa e non con semplice imprudenza, il suo delitto sebbene avesse poco effetto, sempre dal massimo grado di perfidia è prodotto. Lo esempio deve quindi tenere lontane simili delinquenze colla massima vigilanza, e disciplina (35).

---

(34) An nec heredi argentarii edi ratio debeat, „ videndum? Et si quidem instrumentum argen- „ tariae ad eum pervenit, non debet ei edi: si mi- „ nus edenda est ex causa. Nam et ipsi argentario, „ ex causa ratio edenda est: si NAUFRAGIO vel „ ruina, vel incendio, vel alio simili casu, RA- „ TIONES PERDIDISSE probet, aut in longin- „ quo habere, veluti trans mare. - Leg. 6. §. 9. vers. an nec heredi ff. de edendo.

(35) Quia nonnumquam in diversis littoribus di-

58 Il capitano reo di dolosa baratterìa è dai dottori assimilato ai rei di grassazione ed a quelli di domestico furto. Imperciocchè la dolosa baratterìa viene commessa come la grassazione in una strada, in cui si oltraggia quella vigilanza del Governo che il Governo stesso doverosamente ai suoi sudditi garantisce. È il capitano reo di baratterìa paragonato ai domestici ladri; perchè, com'essi, egli con poco rischio e con molta facilità il delitto commette, e quella massima confidenza tradisce che ai domestici ed ospiti è generalte accordata.

59 Siccome inoltre nella dolosa baratterìa sono compresi gl'interessi di vari popoli; così per diritto di reciprocanza ogni Governo deve mostrare la sua energia per vendicare i

---

„ strahi publici canonis frumenta dicuntur vendentes, et ementes SCIANT CAPITALI POENÆ „ ESSE SUBDENDOS et in publicam fraudem „ commercia contracta damnari. - Leg. 3. Cod. Quae res venire non poss. - Qui fiscales species suscepit deportandas, si recta navigatione contempta, „ littora devia sectatus, eas avertendo distraxerit, „ CAPITALI POENA plectetur. - Leg. 7. Cod. de Navicular.

danni anche di quei popoli ad altre nazioni sottoposti che in vista della bandiera l'indussero a mettersi nelle mani dello reo a persuasione d'essere dal Governo garantiti e con promessa pubblica di patrocinio.

60 Il Governo garantisce i capitani dei bastimenti. Questa garanzia eccita una confidenza maggiore. Quando alcuno, per commettere un misfatto, della maggiore confidenza profitta, il delitto diventa più facile, e si rende certamente più grave col contenere un esuberante abuso di confidenza. Il capitano reo di dolosa baratterìa tradisce la garanzia del Governo e la somma confidenza, con cui nelle sue mani si lasciano la vita e le sostanze dei cittadini.

61 Alcuni pretendono che la baratterìa dolosa si debba punire con più o meno rigore, a seconda dei casi; ma ripetiamo che le leggi devono togliere per quanto è possibile ogni arbitrio giudiziario colle più precise determinazioni (36). Quindi si deve giudicare la baratterìa dolosa sempre un delitto di massima

(36) Si osservino il §. 40 del cap. 3, il §. 8. „ del cap. 17, ed il §. 21 del cap. 30 nel lib. I.

gravezza; poichè sempre contiene la concussione, sempre la pubblica e privata fiducia tradisce, sempre include un animo perverso, e sempre apporta un danno forse apparentemente piccolo e realmente grave a quell' interesse occulto di qualche negoziante o marinaro che ad alcuno non è lecito sulle altrui famiglie d' investigare.

62 Nei bastimenti di guerra, e dove l' interesse pubblico si danneggia, punita è dunque la dolosa baratterìa colla pena capitale, anche quando molto danno non avesse recato (37). Nei bastimenti però mercantili noi crediamo che abbia pure luogo la pena capitale quando il capitano colla dolosa baratterìa abbia posto in qualunque piccolo pericolo di vita qualsivoglia pur bassa persona, e sebbene si fosse poi questa con fortunato mezzo salvata.

63 La dolosa baratterìa, quando anche si fosse verificata senza il minimo personale rischio di alcuno, neppure dev' essere con dolcezza di gastigo corretta; ma non avrà

---

(37) Si osservi la nota 35 del presente capo.

luogo allora la pena capitale. Quando il difficile caso accadesse, ch'eseguita si fosse la dolosa baratterìa senza esporre in pericolo alcuna vita, si deve allora punire il delitto colla pena pecuniaria quadruplicamente al danno avvenuto (38), o colla multa di dieci libre d'oro pel danno solamente tentato. Il capriccio de' giudici con questi nostri principii non ha certamente più luogo sulla scelta od applicazione dell'una o dell'altra pena. Nello spirito dell'antica legislazione tuttora vigente tra noi si vede chiaro che la pena dev'esser sempre colla multa delle dieci libre d'oro ed insieme del quadruplo, quando realmente i danni sieno avvenuti, e che la pena è soltanto colla multa delle dieci libre d'oro, quando i danni sono solamente senza effetto tentati e quando la vita di alcuno non è stata messa in pericolo. La legge non deve lasciare e non lascia in ogni caso la delinquenza senza pu-

---

(38) Ab his quia in nauclearos praedas egerunt, „ volumus eorum commodis satisfieri ; et ideo, ne „ crescat in posterum eorum audacia, sancimus, „ ut quicumque in rapinis fuerit deprehensus, poena „ quadrupli teneatur. - Leg. 5. Cod. de Navicular.

nizione; e deve ancora soddisfare sempre con qualche compenso proporzionatamente ripartito i proprietari di quel capitale che fu in procinto d'esser perduto (39).

64 La baratterìa è sempre dunque un grave delitto. Essa in conclusione da me si è divisa in tre classi, e sono la baratterìa *grave*, la baratterìa *molto grave*, la baratterìa *gravissima*. La baratterìa *grave* è quella che si commette senza effetto e senza pericolo di vita. La baratterìa *molto grave* è quella che si commette con danno realmente prodotto. La baratterìa *gravissima* è quella che con danno realizzato e tentato si commette sempre con qualche pericolo dell'altrui vita. La baratterìa *grave* si punisce colla multa di dieci libre d'oro. La baratterìa *molto grave* si punisce sullo arrecato danno colla multa di una somma quadruplicata. La baratterìa *gravis-*

---

(39) Nullam vim oportet naucleros sustinere de-
„ legatas species annonarias transferentes, nec con-
„ cussiones perpeti, nec aliquod genus incommo-
„ di, sed venientes ac remeantes omni securitate
„ potiri, DECEM LIBRARUM AURI MULTA
„ proponenda his qui eos inquietare TENTAVE-
„ RINT. - Leg. 3. Cod. de Naviculariis.

sima si punisce colla pena capitale. Per pena capitale intendo la pena massima presso anche quelle nazioni, dalle quali non si ammette la pena di morte per pena capitale; come da noi appunto viene considerata. Colla distinzione da noi fatta di baratterìa *grave molto grave* e *gravissima* le leggi vengono conciliate e spiegate senza esser posta la loro interpetrazione od applicazione al capriccio dei giudici, che, secondo alcuni dottori, potrebbero punire la baratterìa grave anche colla pena capitale. I giudici non hanno certo nella baratterìa la facoltà di punire secondo i casi lasciati alla bilancia del loro arbitrii; ma i giudici hanno nella baratterìa la facoltà di punire secondo i casi sostenuti dalla natura delle circostanze verificate e determinatrici della classe o gravezza del delitto.

65 Dopo il capitano, le persone più considerevoli nel bastimento che viaggia sono il piloto ordinario ed il piloto straordinario. Il piloto ordinario o straordinario è il marinaro sottoposto al capitano, e comanda e dirigge il corso della ordinaria o straordinaria navigazione. Il piloto straordinario dà il suo voto negli affari concernenti la sola na-

vigazione; ma il piloto ordinario dà il suo voto in tutte le deliberazioni che si prendono durante il viaggio.

66 Il piloto ordinario deve inoltre aver la bussola le carte geografiche gli stromenti di geografia e d'idraulica che necessitano per riconoscere le situazioni delle terre e la profondità delle acque e per avvedersi degli scogli e delle secche. Il capitano non pratico dei passaggi, se non vuole a sinistri avvenimenti esporsi, deve prendere seco un piloto straordinario che sia in caso di supplire a questa sua ignoranza (40). Il piloto non entra nell' equipaggio, e la sua imperizia dal capitano non si garantisce.

67 Nè il capitano nè il piloto possono essere compresi nell' equipaggio; sebbene questi venghino posti nella formazione dello ruolo. La persona di equipaggio è una persona che serve. Il capitano ed il piloto

---

(40) Si magister navis sine gubernatione in flu-
„ men navem immiserit et tempestate orta tem-
„ perare non potuerit, et navem perdiderit; ve-
„ ctores habebunt adversus eum ex locato actio-
„ nem. - Leg. 13. §. 2. ff. locati.

sono però direttori, e non serventi. Anche il legislatore, nello ingiungere che ci ha fatto i suoi precetti, hà separato dal capitano le disposizioni che all'equipaggio appartengono. Quindi mi sembra giusto di non convenire con coloro che coll'equipaggio anche il capitano confondono. Il piloto ed il capitano supplente, che si conosce sotto il nome di *secondo capitano*, devono eseguire le proprie incombenze sotto la direzione del capitano; ma per le loro azioni anche al bastimento relative il capitano non risponde colla sua garanzia. Il piloto ed il capitano supplente non entrano nell'equipaggio. Se questi mancano alle loro incombenze, e se atti fanno ingiuriosi o perniciosi: il capitano potrà procedere criminalmente innanzi alle prime autorità, e potrà pure appigliarsi a qualche provvisionale riparazione; ma non potrà da se solo giungere a congedarsi

CAPO QUINTO

DELLO ARROLLAMENTO E DEI SALARI DELLA GENTE DI EQUIPAGGIO.

1 La parola *equipaggio* deriva dalla riunione della voce latina *equus* che significa cavallo, e dall'altra italiana *paggio*, che significa servitor giovanetto. Siccome il nome di paggio congiunto con quello di equus esprime il servizio o la comodità di un viaggio; così per analogia si è introdotto il vocabolo di equipaggio per esprimere con questa parola generica tutto ciò che ad un viaggio abbisogna tanto di persone che di strumenti; per cui il termine di equipaggio si esprime acconciamente in latino colle voci *itineris instrumenta*.

2 Il marinaro è un nome generico che significa persona servente un bastimento in viaggio. Sotto nome poi di equipaggio si comprendono tutti i marinari, vale a dire, tutte le persone che servono ad un bastimento in viaggio. Lo ruolo dunque di equipaggio è una nota delle persone che servono al viaggio di un bastimento. Prende il nome di *ruo-*

lo di equipaggio; perchè le persone, da cui è formato sono, per la maggiore parte, equipaggio (1).

3 Oltre la turba di quelli che prestano al bastimento colla forza delle loro braccia e colle loro mani la loro assistenza, ed oltre il sacerdote o cappellano ed i professori dell'arte salutare, esistono il guardiano il barcajuolo i capi di guardia ed i prurieri. Questi sono quelli che si chiamano *uffiziali minori.* Si dicono *uffiziali;* perchè sono distinti dagli altri operai colla distinzione del determinato *uffizio,* a cui sono destinati ed addetti. Si dicono inoltre *minori;* perchè gli uffiziali maggiori sono quelli che, dopo il capitano, prestano immediato ajuto nella direzione del viaggio, e sono, oltre il capitano il supplente ed il piloto, anche il sopracarico e lo scrivano.

4 Il giardiano del bastimento è quegli, cui non solamente è affidato l'incarico di custodire e di tener pronti ad ogni cenno gli at-

---

(1) Nautam accipere debemus eum, qui navem ,, exercet; quamvis NAUTÆ appellantur omnes, ,, qui navis NAVIGANDÆ causa in nave sint. — Leg. 1. §. 2. ff. nautae, caup.

trezzi necessarii alla navigazione; ma d'invigilare sulla prontezza degli altri operari e sopra i loro strumenti, come ancora d'istruirli e di diriggerli. Quindi è che per questo maggiore uffizio del guardiano sopra gli altri marinari ha diritto ad un maggiore stipendio, e ad esso spettano gli avvanzi delle sarte minute inutili al bastimento, come anche a lui solo spetta la metà delle mancie e delle vesti giornaliere del passaggiere che muore sul bastimento, e dall'altra metà esso si esclude per doversi dividere fra gli altri marinari.

5 Il barcajuolo è il marinaro incaricato tanto di assistere agli sbarchi di discendere a terra e di salire le persone e le merci al bastimento quanto di portarsi a riconoscere i bastimenti lontani. Se il barcajuolo soffre qualche spesa per l'esercizio del suo dovere ha naturalmente diritto ad esserne reintegrato dal proprietario del bastimento o da quello delle merci o dalle persone, per cui egli ha prestato il servizio. Se però qualche danno accade per causa del barcajuolo; egli deve pagarlo, e, nella impossibilità di questo risarcimento, dev'essere di sua colpa punito; poichè il danno dev'essere sempre riparato da

chi n'è cagione, e la pena, dice Orazio nell' epist. 14 del lib. 1., deve esser sempre compagna della colpa.

6 Il pennese è il marinaro incaricato ad invigilare sulla nettezza interna ed esterna del bastimento. A tal'effetto egli deve sul bastimento provvedere e mantenere i gatti. Il pennese è inoltre incaricato di notare in un libro o registro conosciuto sotto il nome di boccaporto le merci che s'introducono od estraggono dal bastimento. A tal'effetto egli deve sapere leggere e scrivere.

7 I capi di guardia sono quei marinari destinati ad invigilare e diriggere la guardia, che si fa anche per la custodia del bastimento, e con distribuir pure le ore agli altri marinari per questa stessa guardia e custodia.

8 I pruvieri o inservienti alla prora sono quelli che hanno l'obbligo di custodire e tener pronti tutti gli arnesi bisognevoli per far fondo, ormeggiare, e scarsellare le gomene.

9 I gabbieri sono i marinari destinati a custodire a mettere le vele a levarle chiuderle girarle, ed eseguire ogni altro comando del nocchiero sopra le medesime.

10 Il timoniere è quel marinaro incarica-

to della direzione del bastimento. Il timoniere è sottoposto al capitano, e gli è affidato il comando del bastimento dalla prora sino all' albero di mezzo. Egli deve invigilare che non insorghino sussurri nello equipaggio, che i marinari subalterni eseguiscano i convenienti lavori, che si conservino ed aggiustino gli attrezzi del bastimento, che in ogni porto si levino alla partenza le ancore, e allo arrivo si ammainino le vele, che sia il sito dell'ancora conosciuto colla di lui indicazione, e che il bastimento non sia danneggiato dal fuoco. Siccome l'officio del timoniere pone a portata di conoscere più di ogni altro le fatiche dei marinari; così nelle controversie sulle loro mercedi è chiamato il timoniere a dare il suo voto.

11 Il calafato o maestro d'ascia è colui ch'è destinato a calafatare rimpalmare e fare ogni altra operazione per lo riattamento del bastimento.

12 Il bombardiere è il marinaro che ha la cura dell'artiglieria e della munizione per la difesa del bastimento.

13 I marinari sono soldati, se vengono iscritti nell'equipaggio e riconosciuti dalla vi-

sita. Essi pertanto non possono a voce ottenere la dimissione. Devono essere cancellati dallo ruolo, ed avere in iscritto il congedo; altrimenti si considerano sempre, e per tutto il tempo determinato dal loro arrollamento, come militari sotto il servizio, al quale si ascrissero. I marinari disertori sono inoltre puniti corporalmente nello stesso modo che i soldati fuggitivi; giacchè anche il bastimento mercantile rappresenta un corpo militare che marcia sotto la pubblica bandiera e colla pubblica autorizzazione e garanzia del suo principe. Quindi oltre la pena corporale, i marinari disertori sono anche inabilitati allo esercizio del proprio mestiere.

14 Il ruolo di equipaggio e le convenzioni delle parti assieme riunite costituiscono la prova delle condizioni con cui le persone di equipaggio si sono arrolate pel viaggio di un bastimento. Da questo ruolo si rilevano anche le condizioni che riguardano il capitano (2).

(2) Le condizioni dell'arrollamento del capitano „ e delle persone di equipaggio di un bastimento „ sono comprovate dal ruolo dell'equipaggio e dalle „ convenzioni delle parti. - Regol. provv. di Comm. art. 244.

15 È difficilissimo e forse impossibile di fare un viaggio, specialmente di qualche durata, senza la formazione del ruolo. In fatti la legge prescrive questo ruolo anche per la pubblica garanzia del Governo. Se però si dasse il caso, che questo ruolo non fosse fatto; i salarii devono essere in ogni modo pagati, e le condizioni appariscono dalle costumanze. Le condizioni verbali che neppure potessero dall'uso esser provate si ammettono colla prova testimoniale o col giuramento a forma del comune diritto. Quando però esiste il ruolo, non si ricavano le prove dalla consuetudine, nè si ammettono le condizioni verbali. La legge di commercio stabilisce che il ruolo, quando esista, è la sola sorgente di prove per le condizioni del viaggio.

16 In quattro modi si può fare l'arrollamento dell'equipaggio e sono, a mese, a viaggio, a partecipazione di profitto, ed a partecipazione di nolo. L'arrollamento dei marinari si chiama anche ingaggio. L'arrollamento *a mese* non è *per un mese;* mentre l'arrollamento è sempre per l'intiero viaggio. Il mese si stabilisce soltanto per quella misu-

ra del viaggio, colla quale il pagamento si deve proporzionare.

17 L'ingaggio a viaggio é il contratto che si forma tra l'armatore e la persona di equipaggio di un bastimento per una somma determinata e per un determinato viaggio con indeterminata ed incerta durata.

18 L'ingaggio a mese è il contratto che si forma per un determinato viaggio e per una somma da misurarsi a mese secondo la sua durata.

19 L'ingaggio tanto a profitto quanto a nolo sono quelli che hanno luogo per un determinato viaggio e per una determinata partecipazione sul profitto o sul nolo in luogo di salario a viaggio od a mese.

20 L'ingaggio a viaggio ed a mese è una specie di locazione di opera, e quello a profitto od a nolo è una specie di società.

21 I marinari, finchè non sono passati sotto rivista nella visita del bastimento, si considerano come mercenari giornalieri.

22 Senza un patto espresso col proprietario del bastimento, nè le persone di equipaggio nè il capitano possono, sotto alcun pretesto, caricare per loro conto alcuna mercanzia.

23 Sebbene si fosse accordato il permesso di questo carico dal proprietario; tuttavia, senza una contraria dichiarazione nella licenza o nel patto, s'intende sempre che si debba di questo carico al medesimo proprietario pagare il nolo (3).

24 I marinari che hanno acconsentito di prestare la loro fatica per un determinato bastimento, non possono ad un altro esser forzati di prestarla. Alcuna persona di equipaggio neppure può sciogliere il contratto d'ingaggio, quando anche fosse fatto a profitto ed a nolo; giacchè alcun contratto di società non si scioglie, quando i soci vengono dallo scioglimento a grave danno sottoposti. Lo scioglimento ha sempre però luogo per legittime cause.

25 La convenzione che si forma coi marinari può rimanere alterata, 1 per non effet-

---

(3) Il capitano, e le persone dell' equipaggio ,, non possono sotto alcun pretesto caricare nel bastimento alcuna mercanzia per loro conto, senza ,, la permissione dei proprietari, e senza pagarne ,, il nolo, se non vi sono autorizzati dalle con- ,, dizioni, con cui si sono arrollati. - Cit. Regol. di Comm. art. 245.

tuato viaggio, 2 per ritardo o abbreviamento o prolungazione di esso, 3 per presa urto e naufragio, 4 per prigionìa, 5 per congedo, 6 per malattìa, e 7 per morte.

26 Il viaggio è incominciato subito che si è dato al bastimento la vela o il segno della partenza. Alcuni credono che le prime ventiquattr'ore di viaggio non sieno considerate; ma questa opinione a me apparisce manifestamente assurda. Con ventiquattr'ore un bastimento spesso in estesa distanza è giunto, ed il bastimento si potrebbe allora trovare privo dei marinari al proseguimento o sicurezza del viaggio necessari od utili.

27 Il salario però a mese sarà diminuito, se il viaggio per qualche necessità si abbrevii; poichè l'irreparabile caso fortuito tutti senza distinzione percuote. Se poi rimane ineseguito il contratto per volontà del proprietario o del capitano, questi devono indennizzare ai marinari ciò che con reciproco consenso si era convenuto. I marinari si sono posti al viaggio per quel tempo, in cui si doveva compier lo scarico, e per quel tempo i medesimi nel contratto hanno avuto considerazione ai loro interessi. Essi non si devono trovare nella

inazione per altrui capriccio o per altrui solo comodo. È perciò che la legge ha espresso che la diminuzione del salario allora solamente si debba verificare, quando lo scarico si faccia più vicino necessariamente e non *volontariamente*.

28 Se, dopo arrolata la gente di equipaggio e prima della partenza di un bastimento, più il viaggio non si effettua per fatto dei proprietari o del capitano o de' noleggiatori; i marinari arrolati devono esser soddisfatti delle loro mercedi per lo allestimento, e devono inoltre avere in proprietà tutte le ricevute anticipazioni esuberanti o mancanti il salario di una mesata stabilita con convenzione o secondo l'uso. Se poi non vi è alcun anticipato pagamento; i marinari arrolati, oltre alle indicate mercedi, deggiono avere il salario di una intiera mesata senza prestare alcun servizio.

29 Qualora dopo la partenza del bastimento venga rotto il viaggio per fatto dei sudetti proprietari o del capitano o de' noleggiatori; i marinari salariati devono essere pagati per intiero. Quando però sieno questi fissati a mesata, devono esser soddisfatti pri-

ma pel tempo del loro prestato servizio e quindi per la metà del tempo che presuntivamente rimarrebbe ad esser compiuto.

30 Quando venga rotto il viaggio dopo la partenza; i marinari salariati, o a viaggio o a mesata, devono essere anche o rimborsati delle spese per lo ritorno fino al luogo della partenza ovvero debbono essere imbarcati per cura o per conto dei proprietari o del capitano o dei noleggiatori o dell' ufficiale dell' amministrazione per essere immediatamente nello stesso luogo della partenza sopra un altro pronto bastimento condotti (4).

31 La interdizione di fatto al viaggio per

---

(4) Se il viaggio è rotto per fatto dei proprie-
,, tari, del capitano, o de' noleggiatori prima della
,, partenza del bastimento; i marinari arrolati a
,, viaggio o a mese sono pagati delle giornate da
,, essi impiegate ad allestire il bastimento, e ri-
,, tengono per indennità le anticipazioni ricevute.
,, Se le anticipazioni non sono ancora pagate, essi
,, ricevono per indennità un mese di salario con-
,, venuto. Se il viaggio vien rotto dopo la par-
,, tenza del bastimento, i marinari salariati a viag-
,, gio sono pagati per intero a termini della loro
,, convenzione. I marinari salariati a mese ricevono

motivo di ostilità nazionale è un fatto d'irresistibile forza maggiore, che scioglie i patti pel viaggio stabiliti; ma questo scioglimento è pel futuro e non già pel tempo passato. Un tale scioglimento di patti per le operazioni da farsi non può cancellare le operazioni già effettuate.

32 Quando fosse interdetto il commercio col luogo della destinazione del bastimento, o se il bastimento è arrestato per ordine del Governo prima di principiare il viaggio, ai marinari si deve il solo ammontare delle giornate impiegate ad allestire il bastimento. Queste giornate non si possono sottrarre per qua-

---

,, i loro salari stipolati pel tempo che hanno ser-
,, vito, ed inoltre per indennità, la metà de' loro
,, salari pel resto della durata presunta del viag-
,, gio per cui si erano arrolati. I marinari sala-
,, riati a viaggio o a mese ricevono inoltre le loro
,, spese di ritorno fino al luogo della partenza del
,, bastimento, a meno che il capitano, i proprie-
,, tari, o noleggiatori, o l'ufficiale d'amministra-
,, zione non procurino il loro imbarco sopra un
,, altro bastimento, che si trovi di ritorno al detto
,, luogo della loro partenza. - Cit. Regol. di Comm.
art. 246.

lunque causa o pretesto a chi fatica per sostentarsi colla mercede delle giornaliere occupazioni; ma le pubbliche precauzioni che il Governo prende non possono attribuirsi al fatto dei particolari, e questi non debbono pagare ciò che dai medesimi non deriva. Quindi è che, oltre le mercedi, ai marinari alcun' altra cosa non spetta pel viaggio non effettuato per disposizioni governative (5).

33 Nello stesso modo quando la interdizione di commercio accadesse durante il viaggio, i marinari sono pagati a proporzione del tempo che avranno servito.

34 Se poi, nel corso del viaggio, accadesse lo arresto del bastimento per superiore comando; il salario dei marinari arrolati a mesata corre per metà, durante lo arresto: ma il salario de' marinari arrolati a viaggio non

---

(5) Se è interdetto il commercio col luogo della
„ destinazione del bastimento, o se il bastimento
„ è arrestato per ordine del Governo prima del
„ viaggio cominciato; non si deve ai marinari, che
„ l'ammontare delle giornate impiegate ad allestire
„ il bastimento. - Cit. Regol. di Comm. art. 247.

soffre alcun'alterazione, e dev'essere intieramente soddisfatto (6).

35 Se il viaggio è prolungato, il salario dei marinari, che a viaggio e non a mesata si sono arrolati, si deve aumentare in proporzione del prolungamento (7).

36 Se lo scarico del bastimento si fa volontariamente in un luogo più vicino di quello ch'è indicato dal noleggio, non ha luogo alcuna diminuzione di salari (8).

---

(6) Se l'interdizione di commercio, o l'arresto „ del bastimento accade durante il corso del viag„ gio, nel caso d' interdizione, i marinari sono „ pagati a proporzione del tempo che avranno ser„ vito. Nel caso dell' arresto, il salario dei ma„ rinari arrolati a mese corre per metà, durante „ il tempo dell'arresto. Il salario dei marinari ar„ rolati a viaggio è pagato a termini del loro ar„ rolamento. - Cit. Regol. di Comm. art. 248.

(7) Se il viaggio è prolungato, il prezzo de' sa„ lari dei marinari arrolati a viaggio è aumentato „ a proporzione del prolungamento. - Cit. Regol. di Comm. art. 249.

(8) Se lo scarico del bastimento si fa volon„ tariamente in un luogo più vicino di quello, „ che è indicato dal noleggio, non ha luogo al„ cuna diminuzione di salari. - Cit. Regolam. di Comm. art. 250.

37 Se i marinari sono arrolati con partecipazione del profitto o del nolo, non si deve loro alcun bonifico nè alcuna indennizzazione per rompimento ritardo o prolungamento del viaggio a cagione di forza maggiore. Se il viaggio è rotto o ritardato o prolungato per fatto dei caricatori, le persone dell'equipaggio hanno parte alle indennità che sono aggiudicate al bastimento: queste indennità sono divise fra i proprietari del bastimento stesso e le persone dell'equipaggio, nella medesima proporzione che lo sarebbe stato il nolo. Se l'impedimento accade per fatto del capitano o dei proprietari, essi devono indennizzare le persone dell'equipaggio (9).

---

(9) Se i marinari sono arrolati con partecipa-
,, zione del profitto, o del nolo, non si deve loro
,, alcun bonifico , nè alcuna indennizzazione per
,, rompimento, ritardo, o prolungamento del viag-
,, gio a cagione di forza maggiore. Se il viaggio
,, è rotto, o ritardato, o prolungato per fatto dei
,, caricatori, le persone dell'equipaggio hanno par-
,, te alle indennità , che sono aggiudicate al ba-
,, stimento. Queste indennità sono divise fra i pro-
,, prietari del bastimento, e le persone dell'equi-

38 Lo arresto del bastimento non scioglie i patti; ma ne sospende la esecuzione. In questo arresto (sebbene si debba esso fra i casi fortuiti annoverare) si è preso dalla legge un giusto temperamento per non aggravare la condizione del proprietario e quella dell' equipaggio. Questo non cessa di prestare il servizio, e soltanto anch'esso a causa del bastimento e col bastimento soffre lo arresto. Le persone di equipaggio si suppone che vivino alla giornata, e non devono perdere affatto i mezzi dello alimento tanto individuale, che della propria famiglia. Il caso speciale della insussistenza di questa supposizione non esclude nel marinaro alcun diritto. Se per altri titoli gode il marinaro di altre sostanze, non deve soffrirne la sua opera giornaliera e che per giornaliero profitto si esercita. Tale servizio però è meno faticoso di quello che si usa in viaggio. Quindi alla me-

---

„ paggio, nella medesima proporzione, che lo sa-
„ rebbe stato il nolo. Se l'impedimento accade per
„ fatto del capitano, o dei proprietari, essi sono
„ obbligati alle indennità dovute alle persone dell'
„ equipaggio. – Cit. Regol. di Comm. art. 251.

tà si è ridotta la mercede fissata pel servizio attivo ed intiero. Non ha luogo però la riduzione per lo arrollamento a viaggio; poichè il caso dello arresto è calcolato nel salario che fu fissato con tacita convenzione di soffrire in comune la sopravenienza di una disgrazia, e di godere insieme la fortuna di un acceleramento.

39 Quando poi il viaggio venisse prolungato senza vero impulso d'irresistibile forza, allora l'equipaggio deve rimanere al servizio; perchè il bastimento in lontananza dalla propria patria non si può provvedere di persone, che allo stesso servizio si prestino anche secondo la pubblica disciplina, alla quale rimane sempre sottoposto. Neppure il proprietario del bastimento può esser costretto a disprezzare la presentazione di qualche profitto a causa dell'equipaggio, quando di sua mercede l'equipaggio stesso è pagato. Questo prolungamento si considera come un secondo viaggio, e la mercede non è compresa nella convenzione del primo. Le basi di questa mercede non si devono variare a capriccio e con profittare del tempo per volerla o per darla senza proporzione e giustizia. Quindi è che

il prolungamento del viaggio colla prima fissazione di viaggio si misura, e con questa misura la mercede si soddisfa. Il rapimento tanto delle merci che degli uomini è un caso fortuito, alla quale a ciascuno è forza di assoggettarsi.

40 In caso di preda di rottura e di naufragio con perdita intiera del bastimento, i marinari non possono pretendere alcun salario; giacchè conoscono che i fondi sono distrutti, sopra cui era la loro mercede assicurata e da cui veniva prodotta. Neppure però essi sono obbligati a restituire le anticipazioni dello stesso salario; giacchè i medesimi hanno la preferenza sul valore tanto del bastimento che delle mercanzie (10).

41 Quindi è che se qualche parte del bastimento è salvata, i marinari, arrollati a viaggio o a mese, sono pagati dei loro salari scaduti sugli avvanzi del bastimento da essi sal-

---

(10) In caso di preda, di rottura, e naufragio ,, con perdita intera del bastimento, e delle mercanzie, i marinari non possono pretendere alcun salario. Essi però non sono obbligati a restituire ciò che loro è stato anticipato sui loro ,, salari. - Cit. Regol. di Comm. art. 252.

vato; e quando gli avvanzi del bastimento e delle mercanzie non bastino, essi sono pagati sussidiariamente sul nolo. Non deve però esser pagato il salario non scaduto; poichè non si deve col pagamento soddisfare la pena da chi non ha colpa dello interrompimento (11).

42 I marinari poi arrollati a nolo sono pagati dei loro salari solamente sul nolo a proporzione di quello che riceve il capitano (12).

43 In qualunque modo i marinari sieno arrollati, essi sono pagati delle giornate che impiegano a salvare gli avvanzi del bastimento e gli effetti naufragati (13).

---

(11) Se qualche parte del bastimento è salvata, „ i marinari arrolati a viaggio, o a mese sono „ pagati dei loro salari scaduti sugli avanzi del ba- „ stimento che hanno salvato. Se gli avanzi non „ bastano, o se non si sono salvate che delle mer- „ canzie, essi sono pagati sussidiariamente sul no- „ lo. – Cit. Regol. di Comm. art. 253.

(12) I marinari arrolati a nolo sono pagati dei „ loro salari solamente sul nolo, a proporzione „ di quello che riceve il capitano. – Cit. Regol. di Comm. art. 254.

(13) In qualunque modo i marinari sieno arro-

44 Il marinaro è pagato de' suoi salari, ed è curato e medicato a spese del bastimento; se si ammali durante il viaggio, o s'è ferito per servizio del bastimento (14). Quando una persona ha consegnato al locatore la sua opera il padrone ha di questa opera la proprietà ed il dominio. Se questa opera non si può porre in uso, il padrone o proprietario soltanto è sottoposto agli effetti del caso fortuito che l'uso ne impedisce (15). È poi curato medicato e sepolto il marinaro tanto a spese del bastimento quanto a spese del carico, se sof-

---

„ lati, essi sono pagati delle giornate da loro im-
„ piegate a salvare gli avanzi del bastimento e gli
„ effetti naufragati. - Cit. Regol. di Comm. art.255.

(14) Il marinaro è pagato de' suoi salari, ed
„ è curato, e medicato a spese del bastimento,
„ se cade ammalato durante il viaggio, o se è fe-
„ rito per servizio del bastimento. - Cit. Regol.
di Comm. art. 256.

(15) Servire nobis intelliguntur, etiam hi quos
„ curamus aegros, qui cupientes servire, propter
„ adversam valetudinem impediuntur. - Leg. 4. §. 5.
ff. de statu homin. - Qui operas suas locavit, to-
„ tius temporis mercedem accipere debet, si per
„ eum non stetit quominus operas praestet. - Leg.
38. ff. locati.

fre il male in conseguenza di aver combattuto contro i nemici od i pirati (16).

45 Quando però il marinaro è ferito o si ammala per essere uscito in terra senz'autorizzazione, sono a suo carico le spese dei medicamenti e della cura. In questo caso il capitano avrà pure la facoltà di privarsene con pagargli la mercede pel tempo soltanto del suo servizio (17). Il marinaro, che rimane ammalato o ferito quando senz'autorizzazione si allontana dal bastimento, non deve che a se stesso la sua disgrazia imputare. Se però il marinaro anche per proprio interesse si allontana con autorizzazione, non è che un dono del servizio e del tempo spettante al

(16) Il marinaro è curato e medicato a spese „ del bastimento, e del carico, se è ferito com- „ battendo contro i nemici o i pirati. - Regol. di Comm. art. 257.

(17) Se il marinaro, uscito dal bastimento sen- „ za autorizzazione, è ferito in terra, le spese de' „ suoi medicamenti e della cura sono a carico suo; „ esso potrà anche essere congedato dal capitano. „ I suoi salari in questo caso non gli saranno pa- „ gati che in proporzione del tempo, che avrà „ servito. - Cit. Regol. di Comm. art. 258.

bastimento. Se questo tempo e servizio appartiene al bastimento, è inerente al bastimento stesso il danno che dal concesso dono deriva. La legge in fatti chiaramente dice che la malattia e la ferita vada *soltanto* a carico del marinaro uscito *senza autorizzazione*. Dunque la legge, nello escludere dalla cura il marinaro *senza autorizzazione*, include quello che *con autorizzazione* si è allontanato.

46 In caso di morte di un marinaro, durante il viaggio, quando a mesata esso era arrolato, il suo salario è dovuto ai suoi eredi fino al giorno della morte. Se il marinaro fosse arrollato a viaggio; è dovuta la metà del suo salario, quando muoja nell'andata o sul porto di arrivo: ma è dovuto il totale, quando muoja nello ritorno. Se il marinaro muore dopo incominciato il viaggio, a lui è dovuta la intiera parte del profitto o del nolo; quando a partecipazione egli si fosse arrolato.

47 I salari del marinaro, che muore in difesa del bastimento, sono in intiero dovuti per tutto il viaggio, quando il bastimento giunga in buon porto; altrimenti è forza che anche i suoi eredi sieno partecipi della comu-

ne disgrazia, come abbiamo superiormente osservato (18).

48 Il marinaro morto per difesa del bastimento pe' suoi eredi acquista colla propria vita il diritto ad una straordinaria ricompensa. In qualunque modo sia egli arrollato sempre lo stesso diritto gli spetta.

49 Tanto in caso di guarigione che di morte alle persone di equipaggio è dovuto il salario per tutto il tempo che sono al servizio del bastimento vissute; perchè il salario corre giornalmente, e si guadagna pure dalla

---

(18) In caso di morte di un marinaro durante „ il viaggio, se esso era arrolato a mese, i di „ lui salari sono dovuti ai di lui eredi fino al gior- „ no della morte. Se esso era arrolato a viaggio, „ è dovuta la metà dei di lui salari, quando muo- „ ja nell'andata o nel porto d'arrivo. È dovuto „ il totale dei di lui salari, se esso muore nel „ ritorno. Se il marinaro è arrolato a partecipa- „ zione del profitto o del nolo, è dovuta la di lui „ parte intera, ov'esso muoja cominciato il viag- „ gio. I salari del marinaro morto in difesa del „ bastimento sono dovuti in intiero per tutto il viag- „ gio, se il bastimento arriva a buon porto. - Cit. Regol. di Comm. art. 259.

persona ch'è inferma. In caso di morte gli eredi percepiscono ciò che ai loro defonti autori è dovuto.

50 Quando il marinaro sia dal valore o dalla fortuna lasciato, non deve la sua propria viltà o la sua propria disgrazia estendersi a chi non ne ha colpa. Quindi è che se il marinaro si prende sul bastimento e si fa schiavo, nulla può pretendere contro il capitano i proprietari ed i noleggiatori pel pagamento del suo riscatto. Esso soltanto è pagato del suo salario fino al giorno in cui fu preso e fatto schiavo (19).

51 Se il marinaro è poi preso e fatto schiavo in un luogo, dove fu inviato e si trova per servizio del bastimento o del carico, egli ha diritto ad esser intieramente pagato dai proprietari del bastimento o del carico: ed inoltre, quando il bastimento arrivi a buon porto, ha diritto di ottenere anche il pagamento di una indennità pel suo riscatto (20).

---

(19) Il marinaro preso sul bastimento, e fatto „ schiavo, nulla può pretendere contro il capitano, „ i proprietari, ed i noleggiatori pel pagamento „ del suo riscatto. Esso è pagato dei suoi salari „ fino al giorno, in cui è stato preso, e fatto schia- „ vo. - Cit. Regol. di Comm. art. 260.

(20) Il marinaro preso, e fatto schiavo, se esso

52 Quando un marinaro è inviato in alcun luogo a servizio del bastimento, ed in questo luogo rimane schiavo; allora il medesimo marinaro ha diritto allo intiero pagamento. Egli di quella disgrazia non è vittima cui tutti comunemente ed indistintamente soggiacciono; ma invece fu scelto per essere posto ad azzardo, e la schiavitù effettivamente per servizio del bastimento sofferse, e la cessazione dello stesso servizio a colpa non gli si può attribuire. Questo pagamento al marinaro fatto schiavo è dovuto senza limitazione, e quando ancora il bastimento perisse, per la non interrotta sua privazione di li-

---

,, è stato mandato in mare, o a terra per servizio ,, del bastimento, ha diritto all'intiero pagamento ,, de' suoi salari. Egli ha diritto di ottenere il pa- ,, gamento di una indennità pel suo riscatto, se ,, il bastimento arriva a buon porto. L'indennità ,, è dovuta dai proprietari del bastimento, se il ,, marinaro è stato mandato in mare, o a terra per ,, servigio del bastimento. L'indennità è dovuta dai ,, proprietari del bastimento, e del carico, se il ,, marinaro è stato mandato in mare, o a terra per ,, servizio del bastimento, o del carico. - Cit. Reg. di Comm. art. 261 e 262.

bertà personale a servizio del bastimento sacrificata. Se il bastimento a salvezza non giungesse, il marinaro fatto schiavo sarebbe incluso nella comune disgrazia col perdere il diritto al suo riscatto; ma questo riscatto è pure dovuto, oltre il pagamento, in caso che il bastimento sia salvo.

53. Il prezzo dello riscatto si può fissare arbitrariamente dai nemici o dai pirati che lo esiggono; e perciò la legge commerciale stabilisce la somma determinata di cento scudi. Questa è indistinta per ogni classe di persone; giacchè la libertà personale preziosa è ugualmente a ciascuna. Siccome però colla individuale libertà non si perde totalmente la vita; così la stessa legge giustamente non impone una pena maggiore a quelli, che della presa e della schiavitù furono innocente e non colposa cagione. La somma dei cento scudi per lo riscatto sarà pagata nelle forme determinate dal Governo in un regolamento relativo allo riscatto degli schiavi, quando i proprietari del bastimento o del carico non abbiano con sicurezza un mezzo di ottenerlo più sollecito e più diretto. Quando vi sia qualche mezzo più sollecito e più diretto di

riscattare la libertà dell'uomo, non si può impedire; ma conviene che sia sicuro. Senza questa sicurezza e col pretesto di tentare un mezzo più sollecito e più diretto non si può dilazionare l'impiego del danaro nelle forme dal Governo prescritte; mentre i mezzi di un Governo pei riscatti o son certi o sono meno dubbi di quelli che particolarmente si possino rinvenire (21).

54 Il capitano di un bastimento è in facoltà di escludere i marinari. Egli, anche dopo fissati, li può congedare senza esprimerne la cagione. Quando il capitano cessa di aver fiducia è causa sufficiente di congedo. Il marinaro si esporrebbe a discredito con proprio svantaggio, se costringesse il capitano a dedurre i motivi della perduta fiducia. Se poi è chiuso il ruolo dell'equipaggio, il marinaro escluso rimane discreditato. Quindi è che prima di esser chiuso il sudetto ruolo dell' equipaggio, il marinaro può esser sempre con-

(21) L'ammontare dell'indennità è fissato a scudi ,, cento. La ricuperazione e l'impiego saranno fatti ,, nelle forme determinate dal Governo in un re- ,, golamento relativo al riscatto degli schiavi. - Cit. Regol. di Comm. art. 263.

gedato, e non può alcuna indennità pretendere se il suo congedo da giusto motivo deriva; ma, dopo chiuso il medesimo ruolo, il marinaro congedato ha diritto di sapere i motivi del suo congedo.

55 La indennità del marinaro ingiustamente congedato è fissata nel terzo dei salari, se il congedo accade dopo chiuso il ruolo di equipaggio e prima che s'incominci il viaggio. Se poi accade il congedo, durante il corso del viaggio; il marinaro non deve soffrire in alcun modo il danno di un ingiusto e capriccioso congedo: e perciò in questo caso gli si deve, oltre la totalità del salario, anche le spese di ritorno.

56 Neppure il capitano può ripetere dai proprietari del bastimento ciò ch'egli paga d'indennità al marinaro ingiustamente congedato; poichè al solo capitano aspetta il danno del suo proprio capriccio.

57 Se il capitano fa la scelta dell'equipaggio unitamente al proprietario, non viene in conseguenza che questa unione debba esserci anche in caso di congedo. Nell'atto che si ammette, l'equipaggio deve piacere anche al proprietario; ma quando si esclude, l'equi-

paggio dal capitano intieramente dipende. La legge al capitano la facoltà di congedare l'equipaggio espressamente ed esclusivamente concede. Il solo capitano in fatti, e non già il proprietario deve, secondo la legge indenizzare l'equipaggio, quando si dia il caso che il congedo non potesse aver luogo. Il capitano poi, e non il proprietario, risponde di ciò che dall'equipaggio si opera in relazione del bastimento. Assurda cosa dunque sarebbe quella di poter forzare il capitano a tenere nel bastimento colui che conosce incapace ad eseguire le azioni alla sua garanzia commesse e sottoposte. Si può sempre giustamente congedare dal capitano quella persona di equipaggio; che anche di piccole cose ladroneggia; che diligentemente non eseguisce, o pure adempie con violenza ogni ordine del capitano e degli altri suoi uffiziali maggiori in servizio del bastimento; che inquieta gli altri anche colle parole, ed una occasione somministra di risse; che non adempie ai suoi doveri; e che alle correzioni e gastighi non si sottomette.

58 Gli uffiziali maggiori ed i professori dell'arte salutare possono anche per più lie-

vi motivi essere congedati. Questi devono esser di buon esempio ai marinari, e mancar non devono di rispetto ai maggiori, nè di alcuno suscitare occultamente o palesamente le personali amarezze. Il congedo degli uffiziali maggiori ha luogo colla prova di un solo errore anche innocente e che ad imperizia o ad inesperienza si possa imputare. Per lo adempimento delle proprie obbligazioni per la insubordinazione ed anche per la sola imperizia dal capitano decisamente dunque con giustizia un marinaro si congeda. Questa giustizia però riconosciuta esser deve dal voto consultivo degli uffiziali di equipaggio. Non sono ammessi a questa consultazione gli altri minori marinari per esser sospetta la espressione del loro parere sopra un proprio compagno; e tanto più che gl'infimi marinari sono per lo più gente avvezza a vivere con sfrenata condotta (22).

---

(22) Idem juris est, si medicamento perperam „ usus fuerit. Sed et qui bene secuerit et delin„ quit curationem, securus non erit: sed culpae „ reus intelligitur. Mulionem quoque, si per im„ peritiam impetum mularum retinere non potue„ rit: si ex alienum hominem obtriverint, vulgo „ dicitur culpae nomine teneri. Idem dicitur, et

59 Sebbene poi giusti fossero i motivi di congedare un marinaro; pure conviene che il capitano soffra la pena del proprio errore, quando egli è giunto ad un paese straniero. Imperciocchè nei paesi stranieri si procede tanto per prevenire quanto per punire i delitti o le colpe dei marinari; ma per qualunque motivo ivi non si possono congedar dal servizio (23).

„ si propter infirmitatem, sustinere mularum im-
„ petum non potuerit. Nec videtur iniquum, si
„ infirmitas culpae adnumeretur: cum affectare quis-
„ que non debeat, in quo vel intelligit, vel intel-
„ ligere debet, infirmitatem suam alii periculosam
„ futuram. Idem juris est in persona ejus, qui im-
„ petum equi, quo vehebatur, PROPTER IMPE-
„ RITIAM, vel infirmitatem, RETINERE NON
„ POTERIT. - Leg. 8. ff. ad leg. Aqu.

(23) Ogni marinaro, che giustifichi non esser
„ valide le cause del suo congedo, ha diritto ad
„ una indennità contro il capitano. L'indennità è
„ fissata nel terzo dei salari, se il congedo ac-
„ cade prima del viaggio cominciato. L'indennità
„ è fissata alla totalità dei salari ed alle spese
„ di ritorno, se il congedo accade durante il corso
„ del viaggio. Il capitano non può in alcuno dei
„ casi qui sopra accennati ripetere l' ammontare

60 I marinari hanno pel loro salario specialmente obbligati tanto il bastimento quanto il nolo (24).

61 Ogni disposizione finalmente di legge, che abbiamo esaminato sul salario la cura ed il riscatto de' marinari, si estende anche agli uffiziali ed a qualunque altra persona dell' equipaggio (25).

62 Il bastimento sopra l'acqua è sempre sottoposto a qualche alterazione. Quindi debbono i marinari essere sempre pronti a ripararla, e non debbono mancare a far la guardia nè pernottare fuori del bastimento, e quan-

---

,, dell'indennità contro i proprietari del bastimento. ,, Non vi è luogo ad indennità, se il marinaro è ,, congedato prima che si chiuda il ruolo dell'equi- ,, paggio. In nessun caso il capitano può conge- ,, dare un marinaro nei paesi stranieri. - Regol. di Comm. art. 264.

(24) Il bastimento ed il nolo sono specialmente ,, obbligati pei salari dei marinari. - Cit. Regol. di Comm. art. 265.

(25) Ogni disposizione concernente i salari, la ,, cura, ed il riscatto dei marinari è comune agli ,, ufficiali, ed a qualunque altra persona dell'equi- ,, paggio. - Cit. Regol. di Comm. art. 266.

do questo è in viaggio, neppure possono dormire ignudi.

63 I marinari sono strettamente obbligati a fare ogni sforzo per salvare il bastimento e tuttociò che in esso si contiene. Quando alcun danno non avvenisse al bastimento in pericolo, il marinaro, che contro il pericolo non ha fatto il suo dovere, merita sempre di esser punito colla perdita del suo salario. Se poi si aggiunge la verificazione di qualche danno, egli deve risarcirlo col danaro o nella deficienza colla pena corporale. Potrà essere anche di pena capitale punito, se una morte è accaduta, che colla sua diligenza avrebbe probalbilmente potuto impedire.

64 Perchè i marinari nel naufragio non lascino alcuna diligenza per la salvezza delle persone dei bastimenti e delle mercanzie; vengono pure allettati dal premio, che ad essi nel caso ed in proporzione di salvezza è dovuto. Questo premio che anche i tribunali ammettono per legge consuetudinaria, si chiama beveraggio, e viene fissato col voto dei periti dietro la prova dei fatti desunta dalla relazione di quelli che furono al naufragio presenti e che conobbero gli sforzi posti all' uopo in esecuzione.

65 I marinari nel dubbio di salvare qualche avvanzo di bastimento per averne un profitto, forse non presterebbero alcuno ajuto e non si esporrebbero ad alcuna fatica o rischio. Quindi è che per le giornate impiegate a salvare le reliquie di un bastimento, i marinari in qualunque modo arrollati, si considerano in tale fatica come operari presi al bisogno della circostanza.

66 Se l'interesse dei marinari non fosse attaccato all'interesse del bastimento, allora i marinari attenderebbero più alla propria che alla comune salvezza. Se il bastimento ha felicemente fatto il suo corso e che perisce nello ritorno, i marinari hanno diritto di esser pagati della gita; perchè hanno colla propria fatica la mercede acquistato. Essi non hannó diritto al pagamento che pel medesimo ritorno sarebbe dovuto; poichè neppur essi hanno potuto riparare gli assalti della cieca e devastatrice fortuna. Per la stessa ragione non sono pagati affatto, quando il bastimento nella gita si perda.

67 I marinari però anche nella deperizione del bastimento non devono restituire ciò che avessero sul loro salario ricevuto in

anticipazione; poichè l'anticipazione è allora un premio dell'arrollamento, Se poi nel viaggio i marinari guadagnano più dell'anticipazione, allora soltanto essi la restituiscono e nella propria mercede la conteggiano.

68 Quando fosse avvenuta la rottura di un bastimento, se i marinari fin d'allora ogni salario perdessero; essi non si darebbero più pena di salvare alcuna reliquia di ciò che il naufragio rapisce. Eglino dunque hanno diritto al salario ed i medesimi sul capitale salvato devono aver preferenza.

CAPO SESTO

DEL CONSOLE E DEL CONSOLATO.

1 Sul cadavere insanguinato di Lucrezia fu introdotta in sostituzione della regale l'autorità consolare. È inutile al nostro scopo di esporre e di analizzare le attribuzioni degli antichi romani consoli. Siccome in questi era la somma dignità della repubblica; così la denominazione di *console*, che ad essi era data, ora si conferisce a *quel magistrato che il Governo invia in altra nazione per ivi stare a favorire il commercio dei propri sudditi o cittadini che ci vanno ad approdare.* Adesso l'autorità suprema si è nei consoli estinta; ma per l'importanza del commercio, da cui principalmente la floridezza deriva dei popoli, bene si onora col nome di console quegli che a pro de' suoi concittadini si dirigge anche in esteri paesi a proteggerlo. Siccome inoltre l'officio del console in massima parte si esercita nei porti di mare; così ordinariamente ivi egli risiede.

2 Il consolato, fuori della Italia e della

Provenza, cangia spesso denominazione; poichè si chiama nel resto di Francia *Rapport*, in Inghilterra *Protest*, in Olanda ed in altri paesi del nord *Zee-Pretexex*.

3 Il consolato è di antichissimo stile presso tutte le nazioni. Oltre la nuova legge, che questo consolato comanda, ne avevamo la ingiunzione anche dall' antiche nostre leggi che sono tuttora in vigore in tutte le sue parti non sottoposte a riforma (1).

4 Siccome tuttociò che accade nei marittimi viaggi è comprovato dal consolato; così nel vocabolo consolato si esprime ancora l'antica collezione delle leggi marittime, che nate sono dai fatti. In conseguenza il nome di consolato ha un duplice significato, e se ne ravvisa dalle contestuali circostanze l'applicazione.

5 Si chiama perciò consolato il processo che si fa per conoscere le cause e gli effetti

---

(1) Si quis navis navicularius naufragium, aut „ aliud triste se sustinuisse adfirmet provinciae ju- „ dicem, ejus videlicet, in qua res agitur adire „ festinet, ac probet apud eum testibus eventum. — Leg. 2. Cod. de naufrag.

del naufragio. Non è lecito di approdare senza necessità anche in un luogo della propria nazione; altrimenti non si potrebbero evitare i danni per allungamento del viaggio. Se questo approdamento ha luogo per necessità, il capitano può la sua condotta soltanto giustificare collo esibire la sua dichiarazione fatta alle autorità competenti dei luoghi, dove in qualche modo i fatti meglio si potevano verificare.

6 Il magistrato, che i Governi stabiliscono nei porti di mare, provvede colla sua processura a basare il *consiglio* di ciascuno avente interesse sul bastimento. Quindi se gl' interessati nel viaggio dalla processura innanzi al console prendono consiglio sul proprio bisogno: noi contro la opinione del Casaregi non già dal nome di console desumiamo la denominazione di consolato; ma piuttosto crediamo che da quegli che somministra il fondamento di questo *consiglio* sia derivato il nome di console a questo magistrato, e di consolato alla sua processura. Il vocabolo di *consolato* dunque a mio avviso si è dato all' antica collezione delle leggi marittime ed all' esame dei fatti spettanti alla navigazione dal *consiglio*

che gl'interessati ad un bastimento prendono dalla medesima collezione o dal medesimo esame.

7. Il console deve descrivere il naufragio e darne rapporto al capitano della marina ed all'ammiragliato, e deve anche prestarsi per provvedere al salvamento delle persone e delle mercanzie naufragate.

8 Sebbene sia civile la processura del consolato, pure l'esame dei testimonii si deve compiere colle regole adottate nel foro criminale. Imperciocchè se l'esame si facesse alla presenza di tutti quelli che devono deporre le circostanze per conoscere il vero, ognuno, secondo i propri interessi e secondo i propri personali riguardi verso gl'interessati, potrebbe conformare o variare le proprie deposizioni. È vero che nei testimonii non si presume una delinquenza ed uno spergiuro; ma la natura umana è debole, e potrebbe vacillare e cadere per interesse e per amici od inimici riguardi, quando ci fosse la tentazione con occasione che i moralisti chiamano prossima. Nei giudizi civili non si usa per legge questo metodo; ma ivi sono i litiganti che inducono ed escludono i testimonii. Vengono ivi per

legge tutti esclusi quelli che fossero indotti con semplice e remota supposizione di essere interessati o di aver un personale amico od inimico riguardo verso i litiganti. Quì è il caso diverso. L'interesse od il personale amico od inimico riguardo è forse impossibile tra quelli che insieme ad un viaggio marittimo si sono accinti od in comune hanno qualche avventura incontrato o disavventura sofferto. La verità alle volte prevalerebbe sopra il proprio interesse e sopra gli amici od inimici riguardi; ma sempre dal consolato la occasione prossima si deve rimuovere, e l'esame dei testimonii si deve fare senza intesa dagli altri deponenti. Dopo ricevute le deposizioni, queste divengono pubbliche e sottoposte ad ogni eccezione legalmente dedotta.

9 Il processo però, che costituisce il consolato, si compie sommariamente, e non può avere una fabbricazione con un apparato di forme a simiglianza di una ordinaria procedura.

10 Si deve cercare la prova per basare la verità di un naufragio in due o tre persone che conoscer possino le circostanze dei fatti. *In ore duorum vel trium stat omne verbum.*

11 Quando manchi anche il capitano, fa piena prova del naufragio la deposizione perfino di un solo marinaro (2).

12 Quando è chiuso il consolato, non si possono ammettere le modificazioni alle relazioni e deposizioni; ma si può formare un consolato addizionale con accogliere quelle nuove relazioni e deposizioni esplicative in conferma delle prime con descrizione più esatta di circostanze non contradittorie. Se si ammettesse la facoltà di accusare la ignoranza del proprio fatto o di smentire con un nuovo consolato ciò che nel primo consolato si fosse dedotto; si vedrebbe assai spesso aperto l'adito alle supposizioni o menzogne colle continue alterazioni dettate dalla opportunità e dal bisogno, e verrebbe sempre impunemente ammessa la confessione della propria turpitudine.

---

(2) Circa magistros navium, quibus est scientia „ plenior, immoretur: qui si fatali sorte defuerint, in alios inquisitio transferatur. Sane si universos violentia tempestatis obruerit, ne veritas „ lateat, a liberis nautarum sive magistrorum intra judicia constitutis super eorum quaeratur interitu, quos navicularius naufragio periisse contendit. - Leg. 3. Cod. de Naufr.

13 Quando un bastimento costretto è per qualche accidentale urgenza di toccare un porto, allora non si forma un consolato; ma si fanno vidimare i documenti di carico di nazionalità e di visita. Questa vidimazione si richiede tanto per meglio autenticare il rapporto, quando si giunge a fare il consolato dove il bastimento è diretto, quanto per cautela del Governo che invigilar deve anche sul semplice transito di terra e di mare.

14 Inutili sarebbero i documenti che al capitano bisognano per viaggiare nel mare, quando presso se medesimo dovessero rimanere nascosti. Quindi è che anche nel consolato si deve la prova esibire della nazionalità e del permesso di viaggiare accordato in conseguenza della pubblica visita.

15 Se il capitano non giustifica la sua condotta e gli avvenimenti del suo viaggio colla prova del consolato, egli è sottoposto alla rifazione dei danni accaduti ed a tutte le azioni civili e criminali che contro lui si promuovono. La sua condotta si presume opposta alla sua relazione, quando non sia dal consolato verificata: e siccome il consolato è voluto espressamente dalla legge; così la in-

subordinazione alla legge nella ommissione del consolato forma una prova positiva della falsità di quanto il capitano asserisce.

16 Quando il consolato è compiuto, esso si pone negli atti consolari, ed a chi lo fece se ne consegna un' autentica copia. Affinchè questa ad alcuna viziatura od alterazione non sia sottoposta, si chiude e sigilla dal console.

17 L'autentica copia del consolato, che dal console, a chi lo fece, chiusa e sigillata si consegna, si deve presentare dentro un anno; ma questo anno non si misura dalla chiusura dello stesso consolato. Il periodo dell' anno a decorrere subito incomincia quando il bastimento non può proseguire il viaggio, ed incomincia dal fine del viaggio quando questo si prosegua per essere il bastimento salvo od intieramente non deperito. Questa dilucidazione alla legge che il termine di un anno stabilisce per la esibizione del consolato, è basata sulla universale consuetudine del commercio. In fatti, se il viaggio finisce, il periodo di un anno inutilmente decorso dichiara la negligenza; ma se il viaggio prosegue, la negligenza per la presentazione non esiste; e, senza esserci la negligen-

za, dalla legge il tempo di un solo anno non si stabilisce (3).

18 I consoli sono in obbligazione d'inviare in ogni semestre od al più in ogni anno al ministro della marina ed all'ammiragliato della sua nazione l'estratto di tutto ciò che nell'officio consolare si è operato. In conseguenza i consoli devono avere un registro di tutti gli affari alla loro vigilanza commessi. Nè il ministro della marina nè lo ammiragliato si possono ricusare dallo ricevere un tale consolare estratto se venisse diretto anche in ogni trimestre.

19 L'officio consolare dovrebb' essere sempre aperto, dove approdano con frequenza i bastimenti; perchè le urgenze commerciali apportano probabilmente gravissimi danni, quando per avere una vidimazione o per fare un consolato si debba perder tempo e soffrire ritardo. Quindi è che nel medesimo con-

---

(3) Quod si PER NEGLIGENTIAM praefini-
„ tum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas
„ serasque interpellationes EMENSO ANNO PLA-
„ CUIT NON ADMITTI. - Leg. 2. in fin. Cod.
de Naufr.

solare officio dovrebbero essere vari ministri che nell'assenza del console far ne potessero le veci, e che l'uno all'altro supplisse quando i bisogni della vita ad alcuno impediscano di continuamente prestare il servizio.

20 I consoli hanno anche la giurisdizione contenziosa; ma non si possono innanzi al console trasportare le discussioni di coloro che appartengono alla giurisdizione locale od a quella di altra nazione o per nascita o per domicilio o per obbligazione. In fatti un commerciante potrebbe avere qualche debito, per cui anche in assenza si potesse chiamare alla soddisfazione in altro Governo; perchè spesso accade che a scelta sta dell'attore l'adizione di vari tribunali, come altrove abbiamo veduto (4). Quando però nè per nascita nè per domicilio nè per obbligazione un commerciante si può chiamare innanzi alle autorità locali, egli ha diritto di non voler sottoporsi al di loro giudizio, e di voler osservate e decise le sue ragioni ed eccezioni dal console di sua nazione che nella cari-

---

(4) Si osservino nel lib. 1 il §. 86 e la nota 67 del capo 6.

ca ha la giuridica presunzione di conoscer le costumanze e leggi del proprio paese secondo le quali egli dev'essere giudicato e non secondo le costumanze e leggi dello straniero luogo, dov'egli accidentalmente e transitoriamente si trova. Se poi qualunque commerciante anche forastiero contrae con alcuno qualche civile o criminale obbligazione da soddisfare, in questo caso ivi le autorità locali devono giudicare il contratto secondo le costumanze e leggi del luogo ove venne concluso. Quindi è che i consoli decidono soltanto le cause che insorgono tra commercianti del proprio Governo e che nascono da obbligazioni fatte in viaggio.

21 Se nascono controversie da doversi conoscere con matura indagine per la natura che i prammatici chiamano ordinaria, come nelle cause di diritto; allora ai tribunali conviene ricorrere che sono competenti nel luogo, dove il reo è stabilmente domiciliato. Quantunque sia contratta la obbligazione in paese straniero; pure non è presumibile, che due passaggieri vogliano fra loro stipolare con leggi, alle quali non devono esser mai sottoposti. Quando il contratto si effettuasse

con uno del luogo, dove si stipola, allora si presume che il forastiero abbia voluto sottoporsi alle leggi dell'altro; perchè non si presume che alcuno un contratto stipoli nel proprio paese con estere leggi e con chi dovrebbe poi chiamare alla osservanza dei patti in una straniera regione. Quindi nella sola commerciale giurisprudenza è avvenuta la facoltà di chiamare il reo nel luogo della sua stipolazione, sebbene ivi non avesse il suo domicilio, il che nella legge comune non si ammette. Per comune diritto in fatti si stabilisce che il reo possa chiamarsi avanti le autorità competenti, dove avesse stipolata la obbligazione; purchè nel tempo della stipolazione ivi fosse stato il suo domicilio, e non ostante che dopo la stipolazione si fosse cangiato (5). Se non ci fosse questa generale disposizione moltissimi certamente potrebbero restare delusi dai mali debitori. Questi nel profittare di favorevoli circostanze potrebbero spesso impunemente allontanarsi per non eseguire od almeno per ritardare la loro soddisfazione. In commercio però non si distingue il domici-

(5) Si osservi nel lib. 1 la nota 60 del cap. 6.

liato dal passaggiero; poichè si conosce che il commerciante si può traslocare pel traffico da un luogo all'altro, il che prevedere non si può colla medesima facilità in altri cittadini (6).

22 Per le cause dunque ordinarie sono competenti sempre i giudici esistenti nella propria nazione anche pei fatti nel viaggio accaduti; ma pei medesimi fatti nelle sommarie ed esecutive questioni appartiene ai consoli di giudicare e decidere. Contro le sentenze o decreti dei consoli non ha mai luogo l'appellazione sospensiva, e quando avesse luogo il devolutivo, si ricorre nel nativo e già naturalizzato Governo all'officio dell'ammiragliato.

23 Quando un forastiero avesse stabilito od avesse dichiarato di stabilire in alcun luogo il suo domicilio, alle autorità locali appartiene di punirlo anche col bando; ma i passaggieri esteri non si possono punire nè bandire senza prevenirne l'autorità del console della nazione, alla quale il delinquente appartiene.

24 I consoli poi che per le traccie di pub-

(6) Si osservi nel lib. 1 la nota 67 del cap. 6.

blica polizia devono vidimare i passaporti e tenere il registro della loro vidimazione, non hanno egualmente la facoltà di rilasciare alcun passaporto da se stessi; poichè ciò all'alta polizia esclusivamente appartiene, e spesso per la gente di mare il sovrano, in luogo della direzione generale, ne conferisce il potere al primo ammiraglio od a chi legittimamente e direttamente lo rappresenta.

25 I consoli non possono esser puniti dei loro delitti colle leggi e dalle autorità dello Stato, ove risiedono; ma quando sia solamente indispensabile secondo le leggi locali la cattura, devono i consoli esser presi e custoditi nei luoghi di prigione destinata a ritenere le persone di alto rango. Intanto il tribunale competente deve renderne inteso il proprio principe; affinchè direttamente ponga il console a disposizione del proprio Governo, da cui soltanto la delinquenza del console si deve conoscere e gastigare. Il principe, a cui è straniero il console, può impedire di avere un rappresentante di estera nazione, quando questi non rispetti le leggi e le pubbliche costumanze locali; ma non può inviare da se stesso un console imprigionato al suo Governo senza ordi-

ne del suo Stato e senza che prima il delitto si sia veduto colle regole patrie e per commissione del proprio sovrano. Quando la sospensione della cattura non offende le leggi locali, allora non si deve alla cattura procedere; ma per non lasciare la delinquenza impunita, si deve scrivere al Governo nazionale del console per farla giudicare e punire.

26 Se un pubblico impiegato commette una delinquenza, si deve punire dalle autorità competenti; ma non è sempre lecito di togliere ad esso l'impiego, da cui riceve la sussistenza. Un pubblico uffiziale per essere rimosso dal suo posto, conviene ch'egli abbia commesso un mancamento in officio. Non merita certo di esser privato d'impiego chi è così attaccato al suo stesso impiego, che, riguardo a questo, supera quella debolezza che, riguardo ad altri oggetti, si è in lui manifestata. Una delinquenza estranea però è giusta causa di non promuovere alcuno ad un posto di maggiore importanza. Se in fatti alla propria inclinazione uno nel suo impiego ha fatto resistenza per non metter male i suoi passi, la delinquenza estranea fa temere il fallo in un migliore collocamento. La debo-

lezza in estraneo errore si è conosciuta, e non si conosce se questa debolezza possa esser vinta da una seducenza maggiore che in un maggiore impiego si presenta. Quindi è meglio di prevenire il delitto col non promuovere ad alcun miglior posto una persona già delinquente piuttosto che nella promozione mettersi a pericolo di doverlo punire e forse nemmeno di poterne le conseguenze riparare. Se poi fosse piccola la estranea delinquenza, ed un officiale non fosse reo di alcuna colpa o delitto degno di pubblica attenzione: non si deve affatto badarci; perchè tutti gli uomini sono fragili, ed anche il giusto, come si suol dire, cade sette volte al giorno.

27 Se manca il console, si dovrebbe aver lo rimpiazzo del posto senza nomina, e nuovo console diventar dovrebbe la persona del vice-console. Vice-console poi dovrebb'essere allora il più anziano degli altri officiali che lo suppliscono. In tal modo il principe avrebbe la nomina dell'ultimo ufficiale, che va nel consolato in estera nazione a mancare. Ogni uffiziale poi del consolato dev'essere figlio naturale o naturalizzato di quella nazione che in estero paese rappresenta, nè si può,

senza sovrano permesso, ammogliare con donna dell' altra nazione, in cui egli esercita il suo impiego. Senza appartenere alla sudetta nazione, o collo innestarsi all'altra, non possono il console e gli altri uffiziali del consolato rimaner superiori ad ogni sospetto ed eccezione.

28 Non possono entrare nella successione al consolato quegli officiali che servono agl' individuali bisogni degli officiali e che non alleggeriscono ed immediatamente non suppliscono alle funzioni del consolato con altra incombenza. Non ci possono entrare il segretario, nè il cancelliere nè quelli che per le città marittime sono destinati alla interpretazione delle lingue, e che si chiamano drogomani o dragomani per derivazione di vocaboli arabici.

29 La nomina però anche di costoro appartiene al Governo, e non al console; ed anzi alcune provvide nazioni hanno stabilito dei salutari regolamenti per ammaestrarci un proprio cittadino e per non esporre in uno straniero la delicatezza di questo impiego da noi ultimamente indicato.

30 È certo che i consoli e tutti gli officiali ed inservienti devono esser pagati della lo-

ro assistenza; perchè ogni fatica vuole necessariamente il compenso. Sebbene l'assistenza consolare riverberi a comune umano vantaggio; pure questo vantaggio immediatamente si ottiene dai commercianti che approdano nei paesi esteri, e dove del console hanno bisogno per regolarità e sicurezza del viaggio. Quindi la giustizia vuole che sulle regole della marineria si stabilisca, come di fatto si è stabilito, una contribuzione proporzionata secondo il numero delle persone, e secondo la quantità e qualità delle merci. Questa tassa viene poi ripartita fra gli officiali in proporzione del grado del travaglio e delle spese, e secondo le regole conosciute con certezza dall' uso commerciale e dal proprio Governo espressamente approvate.

31 Le tasse pei bastimenti esteri della cancelleria consolare si propongono dal console forastiero; ma devono essere anche queste approvate da tre o quattro di que' negozianti nazionali che nel paese sono stabiliti e dall' ammiragliato del Governo locale. Dopo quest' approvazione si affiggono entro la cancellaria stessa ed espongono alla pubblica vista per comune istruzione e per impedire

ogni aggravio. Ivi pure esser devono esposte le altre tasse che al console ed agli altri officiali sono state dal Governo stabilite.

32 Assai meglio però sarebbe che il Governo pagasse l'officio consolare con fisso emolumento; poichè ciò sarebbe al console ed agli officiali più decoroso. Essi allora sarebbero ministri del Governo anche direttamente nella esazione dei tributi. Non sarebbe odioso certamente il rigore della loro riscossione; quando questa fosse fatta in omaggio della legge e non in proprio profitto. Il Governo non è ad alcuna frode sottoposto, quando già i bastimenti nel partire e nello arrivare fanno tutti conoscere alle pubbliche autorità le persone ed il carico. I consoli non possono facilmente nascondere questo carico e queste persone nei loro rapporti. Sarebbero rei di furto e di concussione per la occultazione che tentassero i consoli fare di qualche profitto per appropriarselo a detrimento dello Stato.

CAPO SETTIMO

DELL' AMMIRAGLIATO.

1 Molte sono le opinioni degli eruditi sulla derivazione del nome ammiraglio. Siccome i primi che questo nome usarono furono i siciliani contigui all' isola di Malta, dove tuttora è quasi comune nel popolo la lingua degli arabi; così anche noi conveniamo con quelli che credono la voce araba *emir* aver dato luogo con corruzione di vocabolo a chiamare ammiraglio il primo comandante del mare. In fatti sappiamo che la lettera *e* viene dagli arabi pronunziata con un certo suono che si accosta a quella della lettera *a*, e la parola *emir* o *amir* significa *principe* o *gran-comandante.*

2 Al nome semplice di ammiraglio si è quindi dato l'aggiunto di *grande;* perchè ogni comandante di mare il titolo di ammiraglio si appropriava col farlo derivare dal vocabolo greco *ammiraldos*, che veramente vuol dire *capo di mare.*

3 Principe o capo però del mare o co-

mandante in capo sul mare è quegli solo che oggi da per tutto si chiama generalmente *grande ammiraglio*, e che pure si esprime col titolo di gran maestro della navigazione e del commercio.

4 Siccome questo supremo comando sul mare in rigor di termine al principe soltanto appartiene della nazione; così il grande ammiraglio è l'immediato rappresentante del principe nel comando primario della marina. Quindi è che questa carica ordinariamente si conferisce a qualche persona o di sovrana famiglia o nel governo di primaria distinzione.

5 Quando dunque in qualche Stato non esiste il grande ammiraglio, esercitato allora ne viene l'officio direttamente dal principe. Dove non esiste l'ammiraglio, dovrebbero però almeno esistere in ogni Stato gli ufficiali della marina, affinchè nei mari e fiumi navigabili ci fosse la sicurezza politica e commerciale dei negozianti, ed esser dovrebbero da per tutto le scuole per istruire sulla navigazione e sulle leggi che la riguardano.

6 La carica del grande ammiraglio è ajutata nei Governi ben regolati da dodici distinte persone che hanno il titolo di consiglieri

dell'ammiragliato, e che aver dovrebbero diritto alla successione del posto secondo l'anzianità dell'impiego.

7 L'attribuzione dell'ammiraglio è quella di essere il presidente dei consiglieri, che collegialmente ed unitamente al presidente stesso giudicano tutte le cause rilative alle frodi e le contravvenzioni alle leggi del commercio marittimo commesse anche dagli esteri nel territorio del proprio Governo. Inoltre in grado di appello rivede e giudica le cause che si sono discusse innanzi al console. Nè lecito è di appellare dalle sentenze dello ammiragliato in prima o seconda istanza profferite, quando non oltrepassano gli scudi trecento. Da quelle poi pronunciate in prima istanza e sempre superiori agli scudi trecento è solamente permesso di appellare in devolutivo ed innanzi al primo tribunale dello Stato. In grado pure di appello può averne luogo anche un secondo, quando la sentenza o decreto sia stato difforme; ma quando il giudizio dell'ammiragliato fosse stato conforme in appello a quello di prima istanza, non ha più luogo alcun altro anche devolutivo appello, sebbene massima fosse l'entità della

causa. Se tutte le controversie superiori a scudi trecento sopra obbligazioni relative al marittimo viaggio o trasporto sono di competenza del grande ammiraglio in prima istanza, e se in appello gli appartiene la giurisdizione di rivedere confermare riformare o revoçare i decreti dei consoli: non si discutono però innanzi al consolato nè allo ammiragliato anche le liti delle obbligazioni relative al marittimo viaggio e trasporto, quando sieno ridotte a cambiali od a carte in altra forma girabili o cedibili, quando il contratto od il pagamento s'impugni nella sua efficacia o solennità, e quando la questione insorga fra i terzi indipendentemente dal contratto marittimo. Lo ammiragliato dunque in prima istanza decide i piati che riguardano le polizze di carico e quelle di assicuranza i noli ed i contratti dei bastimenti i salari e le vettovaglie dei marinari la costruzione l'armamento l'equipaggio l'approvisionamento la preparazione la vendita o cessione volontaria o giudiziale dei bastimenti. Appartiene pure allo ammiragliato il decidere le liti che nascono sulle circostanze e la verità del naufragio; ma non appartiene allo ammiragliato

la decisione dei diritti che derivano dal naufragio; perchè questi diritti possono costituire un credito suscettibile di trasferimento ed alienazione nel produrre molte azioni riguardanti anche i danni e la restituzione (1).

8 Se poi non ha luogo in alcun caso la sospensione per l'appello anche dei decreti del console, neppure può aver luogo questa sospensione per l'appello dei decreti anche difformi dell'ammiragliato. Anche i giudizi di questo sono sommarii od esecutivi, e la opposta sentenza del console non diminuisce la presunzione di una retta decisione nello ammiragliato composto di più individui e di persone che sono più legalmente distinte.

9 Lo ammiragliato per giudicare non può essere adunato meno di tre persone compre-

---

(1) Neque enim impedit notionem ejus, quod „ STATUS QUÆSTIO in cognitione vertitur, ET- „ SI SUPER STATUS CAUSA COGNOSCERE „ NON POSSIT. - Leg. 1. Cod. de ord. jud. - „ Quoties QUÆSTIO STATUS, bonorum disce- „ ptationi concurrit: nihil prohibet quo magis apud „ eum quoque, qui alioquin SUPER CAUSA STA- „ TUS COGNOSCERE NON POSSIT, discepta- „ tio terminetur. - Leg. 3. Cod. de Judiciis.

so anche il grande ammiraglio; ma non si può lasciare d'invitar tutti, e tutti, senza legittimo impedimento, intervenire debbono alle loro funzioni, ed alle loro incombenze prestarsi.

10 Oltre gli onori, dallo emolumento il grande ammiraglio è pure distinto. Al grande ammiraglio spetta la tassa dell'ancoraggio e la decima sopra tutti gli effetti naufragati che si ritrovano e su tutte le multe le confische le prese di qualunque titolo fatte in mare tanto in guerra che in pace.

11 Ripeto però dell'ammiraglio ciò che osservai sugli emolumenti dei consoli, vale a dire che alla dignità ed all'interesse pubblico gioverebbe di stabilire gli emolumenti sulla cassa nazionale in determinata somma piuttosto che lasciare l'ammiraglio alla eventuale percezione, che sopra ho indicato (2).

12 L'officio dello ammiragliato si estende alla polizia e sicurezza della marittima navigazione, ed ha bisogno di molte ausiliarie persone. Altri dunque devono andare in ogni

(2) Si osservi nel presente lib. 2 il §. 32 del cap. 6.

anno a visitare i porti le rade i moli le dighe e tutte le opere di architettura marittima, devono farne misurare le profondità, descrivere i cangiamenti accaduti per natura o per arte, e devono proporre le riparazioni o le nuove opere. Altri officiali poi devono esattamente tenere i registri di ciò che per la sicurezza della navigazione si paga e di ciò che dalla navigazione si percepisce. Altri attendono alla nettezza, ed invigilano alla osservanza delle leggi. Altri giudicano i delitti che nella navigazione si commettono, ed altri decidono le controversie civili di ammiragliale giurisdizione. Per lo più in fatti avviene che i grandi ammiragli non hanno alcuna perizia nella scienza del giusto e dell'ingiusto (vale a dire giurisprudenza), che una notizia richiede di tutte le divine ed umane cose. Quindi è che il Governo elegge o dovrebb' eleggere a consiglieri dello ammiragliato una parte dalla classe dei negozianti ed istruiti delle cognizioni e pratiche di commercio ed una parte dalla classe dei criminali e civili giureconsulti, affinchè con soddisfazione dello stesso Governo reciprocamente si consigliassero per decidere insieme tutte le possibili questioni e

definire con rettitudine qualunque marittimo affare.

13 Quando la nazione in istato si trova di guerra, il grande ammiraglio, che alla generale navigazione presiede, non viene necessariamente ad essere il capo della marittima guerra. La tattica dei combattimenti esigge requisiti diversi ed una perizia differente a quella di cui abbisogna il commercio. Se poi il grande ammiraglio è di requisiti e di perizia fornito ancor per la guerra, egli deve allora essere anche il generalissimo della flotta. Quindi è che il grande ammiraglio in caso di guerra non può assumere il comando per ragione di carica; ma deve dal principe attender la nomina, in seguito della conoscenza dei suoi requisiti e della sua belligerante perizia.

14 Si distingue dalla bandiera quadrata presso chi stia il comando del vascello da guerra, ed il dettaglio di questa distinzione non appartiene al nostro lavoro. Avvertiremo soltanto che siccome ogni bastimento appartenente a nazione in guerra porta il segno delle persone, da cui è governato, oltre la nazionale bandiera; così anche i bastimenti de' negozianti

portano sul grande albero una bandiera col colore di fiamma. Siccome poi, quando la nazione sta in guerra, si altera il commercio anche con altri neutrali popoli; così allo ammiragliato si ricorre per andare in viaggio, quando la nazione guerreggia. Lo ammiragliato conosce, se sia espediente di lasciar partire il bastimento, ed in caso affermativo sempre gli comanda di portare il segno della seconda bandiera. Questa seconda bandiera però non deve sventolare, che quando il bastimento si trova in alto mare ed in pericolo di non essere riconosciuto.

15 Quindi è che i bastimenti anche mercantili possono essere in ostaggio presi e ritenuti, quando imbattono nella inimica nazione, e molto più quando sieno anch'essi autorizzati a battersi od a servire in qualche modo alla guerra; ma sempre i bastimenti autorizzati devono essere trattati colle regole del diritto delle genti, e non come quelli dei corsari.

16 Il corsaro è sinonimo di pirata schiumatore e ladro di mare. Questo ad oggetto di spogliare o predare i bastimenti mercantili scorre le onde marine coi vascelli armati

ad uso di guerra e senza commissione o permesso del proprio principe. Se il corsaro è preso, si tratta come un assassino, ed all'ultimo supplizio si manda.

17 Il voto dell'ammiraglio è quello che determina il principe ad accordare il salvacondotto ai nemici vascelli, e col mezzo dell' ammiraglio si concede o si nega.

18 Tutti coloro che sono impiegati nei porti e nelle spiaggie di mare a beneficio della navigazione vengono nominati dall'ammiraglio, quando il principe la nomina non ne avesse a se stesso riservata. Sebbene però gli officiali dal principe direttamente sieno eletti; pure sono essi sempre sottoposti allo ammiragliato, ed i reclami e le controversie sopra oggetti del proprio officio appartengono alla giurisdizione dell'ammiragliato.

19 Lo ammiraglio rilascia le patenti di armare i legni e di porli sul mare.

Fine del tomo sesto.